

**Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava**  
**Fakulta stavební**  
**Katedra městského inženýrství**

**Urbanisticko-ekonomický potenciál transformace Severo-jížní magistrály v Praze**  
*Architectural and economic potential of transformation of the North-South Trunk Road in Prague*

Student:  
Vedoucí diplomové práce:

Ing. arch. Bc. David Neuhäusl  
RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.

Ostrava 2018

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Fakulta stavební  
Katedra městského inženýrství

## Zadání diplomové práce

Student: **Ing. arch. Bc. David Neuhäusl**

Studijní program: N3607 Stavební inženýrství

Studijní obor: 3607T013 Městské stavitelství a inženýrství

Téma: **Urbanisticko-ekonomický potenciál transformace Severo-jihní magistrály v Praze**  
**Architectural and economic potential of transformation of the North-South Trunk Road in Prague**

Jazyk vypracování: čeština

### Zásady pro vypracování:

Předmětem diplomové práce je analyzovat ekonomický a urbanistický potenciál plánované transformace Severo-jihní magistrály v Praze, zejména v úseku od Pankráce do Holešovic.

V diplomové práci bude popsán současný stav území, jeho historie, včetně zamýšlených, realizovaných i nerealizovaných urbanistických koncepcí. Bude vytvořen model výsledného stavu po plánované transformaci na základě strategických materiálů hlavního města Prahy, dále zvolena vhodná metodika hodnocení a proveden srovnávací analýza včetně prognózy dlouhodobých trendů.

V případě nejasnosti v záměrech hlavního města Prahy budou uvažovány možné varianty vývoje. Součástí práce tedy mimo jiné bude vymezení zkoumaného území, vizualizace území, analýza dopravního řešení, ekonomický propočet možných dopadů.

Problematiku hodnocení dopadů bude student řešit s ohledem na komplexnost města, polohy hodnocené lokality v něm i širší vztahy. Podstatnou částí práce proto bude kapitola diskuze relevantnosti výsledků, použitých metod i uvažovaných faktorů rozvoje.

Požadavky na strukturu a zpracování diplomové práce jsou uvedeny v příloze č. 6-A, v kombinaci témat 6-C,D,F Interního předpisu pro vypracování závěrečné práce (verze 2018.1, dostupné na oficiálním webu Katedry městského inženýrství).

Formální i obsahové požadavky dále uvádí Interní předpis pro vypracování závěrečné práce (verze 2018.1, dostupné na oficiálním webu Katedry městského inženýrství).

Seznam doporučené odborné literatury:

1. KUTA, V. a kol.: Urbanismus a teorie stavby měst, VŠB-TUO, Ostrava, 2013.
2. PACLOVÁ, H.: Územní plánování a související problematika, VŠB-TUO, Ostrava, 2013.
3. GEHL, J.: Města pro lidi, Partnerství o.p.s., Brno, 2012.
4. MELKOVÁ, P.: Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, IPR, Praha, 2014
5. MAKOVSKÝ a kol. (ed.): Strategický plán hl. . Prahy - Analýza ekonomických dopadů, IPR, Praha, 2016
6. studie MMR - Metodika hodnocení ekonomického a rozvojového potenciálu území, MMR a Adviser Euro, Praha, 2009
7. historické materiály stavu, urbanistického řešení lokality - včetně nerealizovaných koncepcí
7. Zákon č. 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu včetně prováděcích vyhlášek.
8. Technické normy, odborné časopisy, firemní materiály, zákony a předpisy.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **RNDr. Mgr. Tomáš Hudeček, Ph.D.**

Datum zadání: 28.02.2018

Datum odevzdání: 30.11.2018



---

doc. Ing. et Ing. František Kuda, CSc.  
vedoucí katedry



---

prof. Ing. Radim Čajka, CSc.  
děkan fakulty

## **Místopřísežné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě dne .....

.....

podpis studenta

## Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že VŠB – TUO má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3 zákona č. 121/2000 Sb.)
- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB- TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě dne .....

.....

podpis studenta

## Anotace

Severojižní magistrála je celoměstsky významná komunikace, která extrémním dopravním zatížením degraduje své okolí a vytváří zásadní bariéru. Práce potvrzuje předpoklad, že SJM má přímý negativní vliv na cenu stávajících nemovitostí a míru jejich využití. Návrh transformace městotvorně doplňuje stávající strukturu, (re)definuje veřejná prostranství a obnovuje prostupnost území. Charakter komunikace se mění na městskou třídu a její usazení na terén podporuje udržitelnost a adaptabilitu městské struktury. Humanizace Magistrály vytvoří mnohem lepší podmínky pro zástavbu a díky ní se mnohem spíše vyplatí zastavět okolní vnitřní periferie, jejichž potenciál se pohybuje v řádu desítek miliard, jak bylo zjištěno. Zásadním potenciálem transformace je aktivní, komplexní a koncepční přístup města k vlastnímu dlouhodobému rozvoji.

*Klíčová slova: magistrála, transformace, městská struktura, urbanismus, ekonomika, doprava, bariéra, vnitřní periferie, rychlostní komunikace, humanizace*

The North-South Trunk Road is a route of a citywide importance. It deteriorates its surroundings by very intense traffic and creates a significant barrier in the city. This thesis confirms assumption that NSTR has a direct negative impact on the price of existing structures and degree of their utilisation. Proposal of its transformation completes existing urban structure, (re)defines public spaces and rehabilitates permeability of the area. The character of the route is changed to a city boulevard. The NSTR returns to the ground level from an estacade to support sustainability and adaptability of the urban structure. Humanization of the NSTR creates better conditions for building and is a key for higher rentability of development in the inner periphery, which is worth tens of billions CZK. Crucial potential of the transformation nevertheless lies in an active, complex and conceptual attitude of the city towards its own long-term development.

*Key words: trunk road, transformation, urban structure, masterplan, economy, traffic, barrier, inner periphery, highway, humanization*

Vzor citace názvu práce:

NEUHÄUSL, D. *Urbanisticko-ekonomický potenciál transformace Severo-jížní magistrály v Praze*. Ostrava, 2018. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební, Katedra městského inženýrství.

Počet stran: 80

## Seznam zkratek a symbolů

|         |  |
|---------|--|
| CCEA    | Centre for Central European Architecture                               |
| IAD     | individuální automobilová doprava                                      |
| IPR     | Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy                      |
| MMR     | Ministerstvo pro místní rozvoj ČR                                      |
| MHD     | městská hromadná doprava   |
| RHMP    | Rada hl. m. Prahy  |
| SJM     | Severojižní magistrála   |
| TSK-ÚDI | Technická správa komunikací hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství |
| ÚAP     | Územně analytické podklady   |
| ÚRM     | Útvar rozvoje hlavního města Prahy                                     |

## **Poděkování**

Děkuji Tomáši Hudečkovi za vedení a diskuse, Yvette Vašourkové za podklady a podněty, Kláře Filaunové a Karlu Křížovi za trefné připomínky i komentáře a Nice za podporu.



# Obsah

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Úvod .....  | 9  |
| 2   | Řešené území .....                                    | 11 |
| 2.1 | Základní popis a členění území .....                  | 11 |
| 2.2 | Historický vývoj území .....                          | 14 |
| 2.3 | Koncepce a výstavba SJM v souvislostech .....         | 17 |
| 3   | Analýza současného stavu .....                        | 23 |
| 3.1 | Urbanistická analýza a využití území .....            | 23 |
| 3.2 | Doprava .....   | 27 |
| 3.3 | Limity, problémy a hodnoty území .....                | 33 |
| 3.4 | SWOT analýza .....                                    | 34 |
| 4   | Nerealizované urbanistické koncepce .....             | 37 |
| 4.1 | Vývoj koncepčních přístupů .....                      | 37 |
| 4.2 | Vybrané studie řešeného území .....                   | 39 |
| 5   | Návrh transformace SJM a jejího okolí .....           | 46 |
| 5.1 | Doprava .....   | 46 |
| 5.2 | Urbanismus .....                                      | 51 |
| 6   | Ekonomický propočet .....                             | 57 |
| 6.1 | Úsek A .....  | 57 |
| 6.2 | Úsek B .....  | 64 |
| 7   | Hodnocení dopadů .....                                | 67 |
| 7.1 | Dopravní dopady .....                                 | 67 |
| 7.2 | Ekonomické dopady a potenciál .....                   | 69 |
| 7.3 | Urbanistické dopady a potenciál .....                 | 70 |
| 7.4 | Relevantnost výsledků a užitých metod .....           | 71 |
| 7.5 | Prognóza dlouhodobých trendů .....                    | 72 |
| 8   | Závěr .....   | 73 |
| 9   | Seznam použité literatury a informačních zdrojů ..... | 75 |
| 10  | Seznam příloh .....                                   | 77 |
| 11  | Seznam výkresové části .....                          | 80 |

# 1 Úvod

V rámci úvah o tématu závěrečné práce pro mne hrál významnou roli fakt, aby se nejednalo o čistě akademické zadání. Realistická problematika, kontinuita a smysluplnost jsou z mého hlediska důležitými aspekty této práce. Z toho důvodu jsem zvolil téma, které je ve veřejné debatě dlouhodobě přítomné, ale zároveň se v poslední době výrazně zvyšuje jeho aktuálnost. Cílem je pokusit se uchopit jej z méně obvyklé perspektivy a tím v ideálním případě nepatrně přispět k jeho dalšímu vývoji.

Tímto tématem je transformace pražské Severojižní magistrály (dále SJM či Magistrála, záměrně psáno s velkým počátečním písmenem). Tzv. humanizace by z této extrémně zatížené komunikace, která rozděluje a degraduje své okolí, měla učinit živou třídu městského charakteru. Ačkoli urbanistických, dopravních i jiných studií na toto téma bylo v tomto tisíciletí vypracováno mnoho a jejich argumenty podporující humanizaci obvykle zahrnují ekonomické oživení a přínos, nepodařilo se nalézt žádnou, která by uváděla konkrétní čísla a propočty. Přinejmenším pokud se jedná o veřejnosti přístupné materiály, ať už profesionální či akademické. Přestože nelze s jistotou vyloučit opak, byl tento předpoklad potvrzen konzultacemi s vedoucím práce i externími odborníky.

Struktura práce a jejího postupu je přirozená: po vymezení a definici řešeného území následuje popis jeho historického vývoje včetně dopravních koncepcí a společenských souvislostí vedoucích k současnému stavu SJM. Analýza stávajícího stavu sestávající z urbanistické, dopravní a územně-plánovací části je v závěru shrnuta SWOT analýzou. Neméně důležitý je souhrn aktuálního vývoje přemýšlení o roli Severojižní magistrály v rámci Prahy, jehož součástí je kritická analýza vybraných studií zabývajících se transformací Magistrály, které vznikly během posledních deseti let. Těžiště práce pak leží v následujících kapitolách, kterými jsou samotný návrh transformace, ekonomické propočty a zhodnocení urbanistických a ekonomických dopadů této potenciální humanizace.

Úvodem bych také rád uvedl, že Severojižní magistrála je pro mne tématem dlouhodobě blízkým, a to z více důvodů. Jako celoživotní obyvatel Prahy vnímám tuto komunikaci velmi intenzivně – nejintenzivněji ovšem poslední dobou, kdy bydlím v jejím

bezprostředním okolí. Prakticky každodenně jsem tak v kontaktu s touto výraznou fyzickou bariérou a nemohu nevnímat její dopad na město a kvalitu veřejného prostoru. Pravidelně se ale s Magistrálou setkávám také díky organizování architektonicko-urbanistické soutěže Superstudio<sup>1</sup>. Poprvé se tak stalo v roce 2011, kdy jsem ohledně zadání soutěže oslovil Yvette Vašourkovou, zakladatelku sdružení CCEA<sup>2</sup>, které se tehdy problematice SJM intenzivně věnovalo. V rámci synergie tak studentské týmy následně řešily „vize budoucnosti pražské magistrály od Nuselského k Hlávkovu mostu“. Vítězný projekt byl publikován v časopisu Architekt 5/6 2011 jako součást série článků k tématu SJM. Podruhé<sup>3</sup> k tomu došlo v roce 2017 díky spolupráci s organizací reSITE, která plánovala postavit dočasný kontejnerový pavilon na ploše železničního brownfieldu přímo vedle SJM. Tento záměr se na základě naší domluvy stal zadáním pro účastníky Superstudia a autorky jednoho z oceněných návrhů nakonec tento projekt opravdu zrealizovaly. Tzv. Manifesto bylo otevřeno v létě 2018 a momentálně je jedním z mála pozitivních jevů, které se v bezprostředním kontaktu s Magistrálou nacházejí. V roce 2013 jsem také jako dobrovolník pomáhal CCEA s přípravou happeningu „Otevřená scéna I. P. Pavlova“, který na dva týdny proměnil boční komunikaci tohoto náměstí na aktivní veřejný prostor a nastínil jeho potenciál.

Nyní se k Severojižní magistrále vracím jako student FAST VŠB v rámci diplomové práce, která otevřeně vychází z prověřeného předpokladu, že humanizace je správným principem. Otázka tedy nestojí, ZDA má humanizace vůbec proběhnout, ale JAKÉ by byly její dopady. Ačkoli není možné předjímat výsledky, ideálním závěrem a výstupem této práce by z mého pohledu bylo poskytnutí relevantních, silných a především nových argumentů pro podporu humanizace Severojižní magistrály.

---

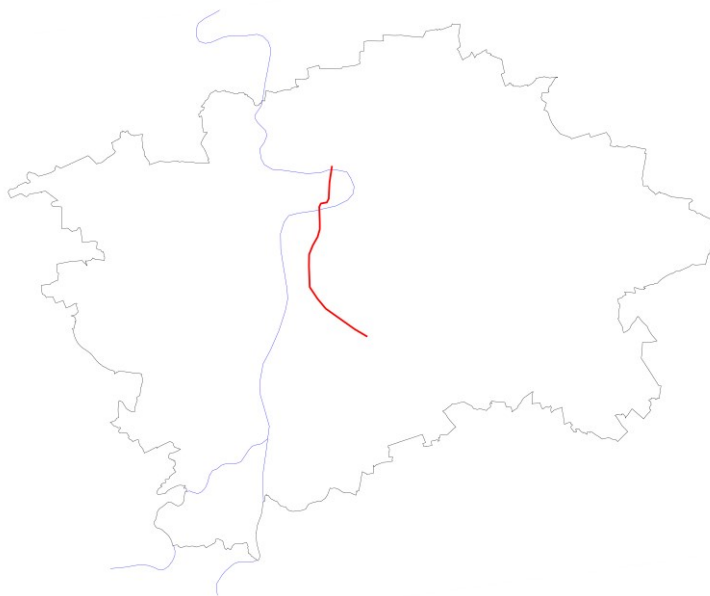
<sup>1</sup> Nezávislá ideová soutěž pro studenty vysokých škol, kterou definuje především striktní limit 24 hodin na vyřešení daného problému.

<sup>2</sup> Centrum pro středoevropskou architekturu. CCEA se Severojižní magistrálou zabývá dlouhodobě a Yvette Vašourkové vděčím za poskytnutí cenných podkladů a podnětů ohledně této práce.

<sup>3</sup> Nejlepší projekty i veškeré podrobnosti k ročníku 2017 i 2011 lze nalézt na [www.superstudio.cz](http://www.superstudio.cz)

## 2 Řešené území

Severojižní magistrála je pražská pozemní komunikace, jejíž celoměstský dopravní význam nezřídka přerůstá do významu (celo)společenského. Tato intenzivně a dlouhodobě diskutovaná „dálnice v centru města“ má díky své kontroverznosti a důležitosti potenciál vyvolat principiální společensko-politickou debatu či spor o charakter města a především koncepci dopravy. Oproti svému názvu bude na následujících stránkách SJM popisována a řešena vždy směrem od jihu na sever.



*Obr. 1 Vymezení Severojižní magistrály (červeně) v rámci hranic hl. m. Prahy (černě)*

### 2.1 Základní popis a členění území

Celková délka Magistrály dosahuje 10 km. Na jihu plynule navazuje na dálnici D1, respektive Chodovskou radiálu. Konkrétní místo, od něhož je tato komunikace považována za Magistrálu, je mimoúrovňová křižovatka s Městským okruhem – Jižní spojkou. Odsud směřuje ulicí 5. května přes pankráckou terasu k Nuselskému mostu, po němž překoná hluboké údolí Botiče na Vinohrady. Dále pokračuje přes pražské centrum a vyvýšeným tělesem estakády<sup>4</sup> klesne k Hlávkovu mostu přes Vltavu, přičemž se dotkne ostrova Štvanice. Od holešovického předpolí Hlávkova mostu vlastní úsek Magistrály chybí a doprava tak v rámci SJM musí pokračovat ulicí Argentinská k mostu Barikádníků, kde

<sup>4</sup> specifický druh mostu, který slouží jiným účelům než překonání terénních překážek typu údolí

Magistrála podruhé překoná Vltavu a záhy také skončí. Situace severního ukončení/počátku je analogická jako v případě jižního – v okamžiku mimoúrovňového křížení s Městským okruhem se Magistrála mění v Proseckou radiálu a posléze pokračuje jako dálnice D8. Trasa Magistrály se prakticky po celé své délce shoduje s vedením metra nejvytíženější [16] pražské linky C. V jedné linii od stanice metra Kačerov po stanici Nádraží Holešovice se tak nacházejí dva zásadní koridory pro dopravu silniční i kolejovou, osobní i nákladní a individuální i hromadnou. V úseku Nuselského mostu se metro a Magistrála překrývají bezzbytku, čímž této elegantní stavbě udělují strategický význam pro pražskou dopravu.

Následující text se bude detailně zabývat centrální částí SJM včetně jejího nejbližšího okolí, tedy bezprostředně navazujících pozemků a objektů. Konkrétně zkoumaný úsek jednoznačně definují Nuselský most na jihu a Hlávkův most na severu. Toto vymezení je vhodné pro účely této práce proto, že Magistrála se zde nalézá ve dvou zásadně odlišných kontextech městské struktury z hlediska typu i stabilizovanosti [5], s nimiž významně koreluje také vlastní charakter komunikace: dva oddělené proudy protínají stabilizované území tradičních pražských bloků, zatímco estakádou sjednocený koridor prochází převážně vzduchem nad defacto vnitřní periferií až brownfieldem a sám o sobě vytváří významné prostorové rezervy. Vzhledem k těmto rozdílným charakterům bude SJM pro potřeby této práce rozdělena na dva subúseky. První z nich (dále označovaný jako „Úsek A“) začíná severním předmostím Nuselského mostu a pokračuje po rozhraní Vinohrad a Nového města až k Národnímu muzeu. Tato část prochází stabilizovanou blokovou zástavbou a má formu dvou samostatných, jednosměrných proudů rovnoběžně vedoucích ulicemi Sokolská a Legerova, které odděluje řada jednotlivých bloků. V celé délce Úseku A se Magistrála nachází na úrovni parteru okolní zástavby, pouze výjimečně není přímo obklopena budovami a, poodhlédneme-li od dopravního charakteru a zatížení, je prakticky přirozeně začleněna do standardní městské struktury.

Méně jednoznačný subúsek (dále „Úsek B“) prochází mnohem výraznějším a proměnlivějším kontextem - proto je jeho počátek umístěn tam, kde končí pravidelná mřížka úseku A, tedy do příčné ulice Čelakovského sady, respektive na jižní hranu stejnojmenného parku, jenž obklopuje Národní muzeum. Oba koridory SJM se zde od sebe vzdalují a vzniká mezi nimi velice specifická oblast architektonicky i společensky

významných staveb. Kromě zmíněného Národního muzea mezi ně patří budova bývalého Federálního shromáždění rozpínající se nad bývalým Burzovním palácem (nyní společně tvoří součást Národního muzea), Státní opera a paradoxně pohledově nejexponovanější objekt parkovacího centra. Bezprecedentní odříznutí všech těchto objektů od svého okolí Wilsonovou (respektive Mezibranskou) a Legerovou ulicí je nejcitelnější v předprostoru Národního muzea. Jeden z nejvýznamnějších veřejných prostorů ČR, Václavské náměstí, je tak necitlivě oddělen od své přirozené dominanty a Magistrála se prostorově stává jeho součástí. Za posledním ze čtyř solitérních objektů, parkovacím domem, se samostatná ramena SJM spojují v jedinou obousměrnou komunikaci, která vede po střeše moderní odbavovací haly Hlavního nádraží a opět odděluje od města zásadní veřejnou stavbu, v tomto případě historickou budovu Hlavního nádraží. Poté Magistrála pokračuje nad úrovní terénu kvůli křížení s kolejištěm Masarykova nádraží. Bez výraznějšího přímého kontaktu se svým okolím tak po estakádě dorazí až k Vltavě, kde zkoumaná část Magistrály končí. Subúsek B se oproti předchozímu mnohem více blíží charakteru dálnice a ačkoli tak nedochází k výraznějšímu přímému kontaktu dopravní tepny se svým okolím, její vliv na něj je enormní.



*Obr. 2 Vymezení řešeného území a jeho subúseků (červeně) v rámci trasy SJM (černě)*

Zmíněné mosty, Nuselský a Hlávkův, překonávající Nuselské údolí a řeku Vltavu symbolicky ohraničují více než tříkilometrový zkoumaný úsek procházející územím městských částí Praha 1 a Praha 2, který v celé své délce kopíruje hranici Pražské památkové rezervace zapsané na Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Toto historicky i ekonomicky velmi cenné, a proto také citlivé území tak v sobě díky Magistrále paradoxně nese vysoký potenciál transformace.

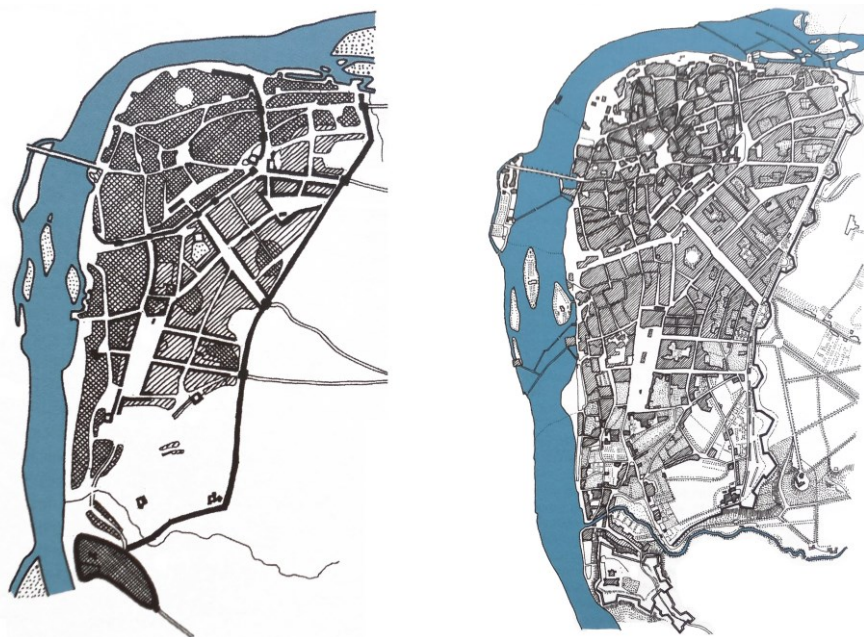
## 2.2 Historický vývoj území

Raná slovanská osídlení, z nichž se vyvinula Praha jako taková, vznikla v 6. století. Z početných hradišť se jako strategicky nejvýhodnější vyprofiloval Vyšehrad a především na druhém břehu Vltavy ležící Pražský hrad, který kontroloval nejdůležitější brody přes řeku. Prostor mezi oběma vysoko položenými hrady se postupně zahušťoval, přičemž zásadní důležitost v průběhu času získávala pravobřežní oblast pozdějšího Starého Města v ohybu Vltavy. První doložené zmínky o městě pocházejí z 10. století a v 13. století je Praha již významnou evropskou středověkou aglomerací [3]. Určující historický okamžik pro Severojižní magistrálu nastal v roce 1348, kdy padlo rozhodnutí krále českého a císaře římského Karla IV. rozšířit tři pražská města (Staré Město, Malou Stranu a Hradčany) o čtvrté, Nové Město pražské. Stejně jako stávající pražská města bylo opevněno hradbami, čímž vznikl na pravém břehu Vltavy druhý soustředný hradební okruh. Hradební zeď, která chránila nové osídlení z východu, svou polohou totiž určila budoucí trasu centrálního úseku SJM, který je předmětem této práce. Opevnění dlouhé 3430 m bylo opatřeno 17 věžemi a čtyřmi vstupními branami, které ležely na historických obchodních cestách, jejichž základní trasování se zachovalo dodnes. Tyto významné uzly sehrály podstatnou úlohu v pozdějším urbanistickém vývoji Prahy. Za všechny lze jmenovat nejpoužívanější bránu Koňskou, na jejímž místě bylo v 19. století postaveno Národní muzeum. Po následujících staletích celkové stagnace českých zemí zapříčinila Třicetiletá válka rozsáhlou modernizaci hradeb, jejichž barokní přestavba a dostavba typických bastionů<sup>5</sup> chránících pevnost Praha byla dokončena v roce 1727 [8]. Vývoj Prahy a jejího opevnění na pravém břehu Vltavy je ilustrováno na následujícím obrázku.

---

<sup>5</sup> víceboký úsek hradby vystupující z hradební linie do prostoru vně chráněného území





*Obr. 3 Praha na pravém břehu Vltavy v druhé polovině 14. st. a druhé polovině 18. st.*

Nástup industriálního věku v následujícím století však znamenal v Praze, stejně jako v dalších evropských městech, příchod fenoménu bourání hradeb. Železniční doprava stimulující vývoj společnosti i hospodářství zásadně ovlivnila prostorové uspořádání měst a spolu se vzrůstajícím významem rozsáhlých předměstí ležících za hradbami přispěla k tomu, že masivní opevnění začala pro města postrádat smysl a přeneseně i doslovně omezovat jejich rozvoj. Tak díky průmyslové revoluci a s ní spojenou intenzivní urbanizací (ve smyslu růstu měst) definitivně zanikla tato archetypální konstrukce (respektive její reálný význam), která definovala hranice měst od jejich samotného vzniku. V Praze konkrétně došlo k počátku tohoto procesu v roce 1866, kdy císař František Josef I. vyslovil souhlas s otevřením města a zbořením jeho hradeb, nicméně vlastní demoliční práce začaly až roku 1874 a definitivně byly ukončeny teprve v roce 1907.

Pozemky, na nichž se rozsáhlá opevnění nacházela, byly vzhledem ke své výhodné poloze velice cenné a ještě více významné pro budoucí rozvoj města. Toho si byla část tehdejší odborné veřejnosti vědoma a snažila se prosadit velkorysé koncepční řešení celé hradební oblasti po vzoru Vídně a její proslulé Ringstrasse, ať již ve formě parkové promenády či dodnes velmi aktuální městské třídy. Realita byla bohužel jiná a hlavním měřítkem se stala ekonomická výtěžnost: část pozemků byla prodána, část si pro vlastní



výstavbu zajistila za hradbami ležící a na Praze nezávislá předměstí (především agilní Vinohrady) a pouze část byla využita pro potřebnou veřejnou infrastrukturu<sup>6</sup>. Ačkoli svou roli rozhodně sehrála absence dlouhodobého plánování a vůle městské rady, hlavní příčinou této promeškané příležitosti byly finance: zatímco zmiňovaná Vídeň dostala o desetiletí dříve dotčené pozemky darem od císařství, Praha je musela vykoupit a následně nést veškeré další náklady [3]. Nepříliš majetné město tak bylo donuceno postupovat po úsecích a kompletní odstranění trvalo celých 33 let. V rámci zkoumané oblasti na bývalých hradebních pozemcích postupně vznikly následující objekty (řazeno od hrany Nuselského údolí na jihu směrem na sever k Vltavě).

- areál dětské nemocnice na Karlově
- sedm bloků kontinuální zástavby Vinohrad
- Národní muzeum s přilehlými Čelakovského sady<sup>7</sup>
- budova dnešní Státní opery obklopená fragmenty blokové zástavby
- rozlehlé Vrchlického sady rovnoběžné s Hlavním nádražím
- jeden kompaktní městský blok navazující na novoměstskou zástavbu
- plocha rozšířeného Masarykova nádraží
- dnešní Muzeum hl. města Prahy obklopené parkovou plochou
- Nádraží Těšnov umístěné v navazující parkové ploše u Vltavy

Na západní straně hradeb existovala v období jejich odstraňování historicky koncentrovaná struktura Nového Města, ale z východu se k původní hranici teprve začínala přimykát nezávislá předměstí Vinohrady, Žižkov a Karlín. K jejich rapidnímu růstu a provázání s Prahou došlo právě v druhé polovině 19. století<sup>8</sup>. Zatímco ale Vinohrady vytvořily s Novým Městem prakticky jednolitou strukturu, Žižkov a Karlín zůstaly zřetelně odděleny kvůli topografii terénu, nově vzniknuvším veřejným stavbám či parkům a také železniční infrastruktuře. V přímém kontaktu s hradbami byla totiž postavena dvě nejvytíženější pražská vlaková nádraží, ale jejich vznik paradoxně nebyl bouráním příliš podmíněn: první, nynější Masarykovo, nádraží se původně nacházelo kompletně uvnitř

---

<sup>6</sup> veřejná infrastruktura zahrnuje občanskou vybavenost (objekty zdravotnictví, školství, kultury apod.), veřejná prostranství, dopravní infrastrukturu a technickou infrastrukturu

<sup>7</sup> i tyto pozemky byly původně určeny pro rozparcelování a rozprodání

<sup>8</sup> k definitivnímu (administrativnímu) sloučení těchto předměstí s Prahou nicméně došlo až ve 20. století

hradeb<sup>9</sup> a šesti branami nakolmo prorazilo opevnění už v první polovině 19. století, kdy boření hradeb ještě vůbec nebylo tématem. Druhé, dnešní Hlavní, nádraží vzniklo rovnoběžně s hradbami na jejich vnější straně několik let před započítím demolice. Stávající vztah těchto důležitých uzlů vůči Severojižní magistrále je analogický s jejich vztahem vůči původním hradbám a obě nádraží hrála při projektování SJM velmi podstatnou roli.



*Obr. 4 Praha v roce 1884 (odstraňování hradeb) a 1938 (stabilizované území)*

## **2.3 Koncepce a výstavba SJM v souvislostech**

Struktura dotčené hradební oblasti byla od počátku 20. století až do vzniku Severojižní magistrály prakticky stabilizovaná a nedocházelo k podstatnějším změnám. O to více se ovšem změnilo celkové paradigma. Desítky let následující po definitivním odstranění novoměstského opevnění byly pro český stát a společnost nesmírně významné: proběhla První světová válka, vznikla samostatná Československá republika s hlavním městem Prahou, proběhla Druhá světová válka a okupace, samostatný stát byl nakrátko obnoven a

---

<sup>9</sup> v době stavby se počítalo s tím, že podpůrné provozy se budou postupně rozšiřovat i za hranice opevnění a uvnitř hradeb zůstane (nejvýnosnější) odjezdová a příjezdová hala

jeho přirozený vývoj byl v roce 1948 přerušen nástupem komunistické totality. Z hlediska architektury a urbanismu bylo zásadní postupné přijetí modernistických myšlenek plánování města formulovaných v Athénské chartě<sup>10</sup>, především funkční zónování měst (prostorové oddělení tří základních funkcí: bydlení, práce a rekreace) a separace motorové dopravy od pěší, které souviselo se stále se zrychlujícím rozvojem automobilové dopravy.

Osamostatnění československého státu znamenalo také zlom pro správu věcí veřejných v Praze, hlavním městě tohoto nového státního útvaru. Spolu se zákonem o vzniku Hlavního města Prahy<sup>11</sup> byl přijat zákon o zřízení Státní regulační komise, která začala ihned pracovat na regulačním plánu tzv. Velké Prahy [3], čímž bylo vyslyšeno mnohaleté volání po koncepčním městském plánování a také sjednocení Prahy s jejími předměstími. Plán byl dokončen roku 1929 a poprvé se zde objevuje významná komunikace v trase současné Magistrály včetně plánovaného mostu přes Nuselské údolí, která byla uvažována jako městský bulvár propojující významné městské prostory. Velkorysý a kvalitní regulační plán, který dal mj. vzniknout například čtvrtím jako Dejvice, Spořilov či Zahradní město, pracoval s radiálně-okružním dopravním systémem, kdy se dvanáct radiál<sup>12</sup> napojovalo na vnitřní okruh okolo historického centra. Během okupace Československa vznikl v roce 1940 pod vlivem německého urbanismu pravděpodobně první skutečně konkrétní podklad pro budoucí Magistrálu - dopravní koncept kolmých koridorů protínajících prostředí města, severojižní a východozápadní transversály, na něž myšlenkově navazoval tzv. roštový systém, který byl rozpracován během šedesátých let a který sestával ze tří severojižních (vertikálních) magistrál a dvou východozápadních (horizontálních) tangent [4]. Ústav hlavního architekta hl. m. Prahy v roce 1962 pod vedením prof. Voženílkou vypracoval „Generální řešení SJM“, který pod vlivem zmíněných principů funkcionalistického plánování aplikoval extravilánová dopravní řešení typu mimoúrovňových křižovatek a kapacitních koridorů [12]. Jedna z variant dokonce aplikovala na území Vinohrad vysloveně asanační postup. V roce 1973 ovšem došlo k návratu k radiálně-okružnímu systému v podobě Základního komunikačního systému (tzv. ZAKOS), nicméně tento plán integroval rozestavěné a rozplánované stavby z předcházející koncepce. Byť byl tento systém po roce 1989

---

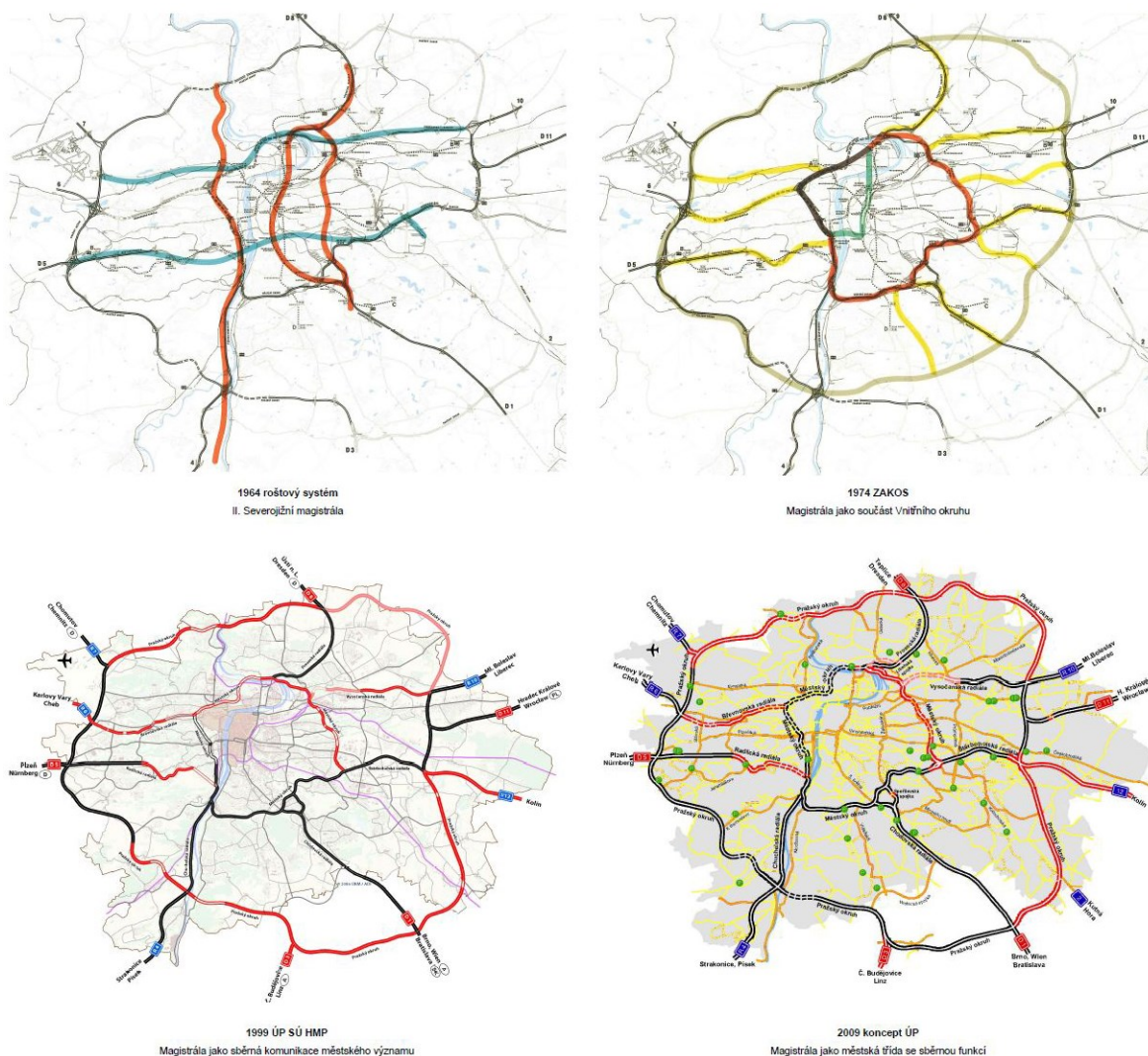
<sup>10</sup> výstup IV. Mezinárodního kongresu moderní architektury konaného roku 1933 v Athénách

<sup>11</sup> stalo se tak 1. ledna 1922 a nově vzniklé město čítalo více než 670 000 obyvatel při rozloze 174 km<sup>2</sup>

<sup>12</sup> komunikace propojující okraj oblasti s jejím středem



přírozeně nahrazen, v principu tvoří kombinace okruhů a radiál základ pražské dopravní koncepce dodnes.



*Obr. 5 Vývoj dopravních koncepcí hl. m. Prahy (1964, 1974, 1999, 2009)*

Krátké období existence roštové koncepce se zapsalo do pražské historie jedinou, ale o to výraznější realizací, jíž byla právě Severojižní magistrála. První fáze její výstavby de facto začaly již v roce 1956 přestavbou a rozšířením Hlávkova mostu [8], jelikož se s Magistrálou v neurčité podobě počítalo od padesátých let jakožto s hlavní spojku plánované rozsáhlé rezidenční výstavby na Pankrácké pláni s centrem města. Stejně jako když se bořily hradby, Magistrála byla budována a uváděna do provozu postupně. Úsek mezi Nuselským mostem a ulicí Rumunská byl zprovozněn v roce 1973, což bylo umožněno radikální změnou (respektive zničením jejich příjemného městského charakteru) stávajících ulic Sokolská a Legerova. Úsek navazující od Rumunské na sever byl

zprovozněn v roce 1978 a jeho zcela zásadní součástí je ocelová konstrukce estakády, která překonává Masarykovo nádraží<sup>13</sup> a vede od Hlavního nádraží až po Hlávkův most<sup>14</sup>. Plánovanou součástí realizace tohoto úseku byla také dostavba odbavovací haly Hlavního nádraží, po jejíž střeše je Magistrála přivedena ke zmíněné estakádě. Mimo ní je pro SJM naprosto klíčovou mostní stavbou Nuselský most, na jehož architektonicko-konstrukční řešení byly od dvacátých let postupně vypsané tři soutěže. Realizace stavby z předpjatého železobetonu byla nicméně zahájena až v roce 1965. Most byl pro IAD otevřen v roce 1973, o rok později jeho tunelem začalo projíždět metro linky C<sup>15</sup>.

Díky stavbě Severojižní magistrály tak došlo ke vzniku dvou špičkových a architektonicko-konstrukčně ceněných staveb, kterými jsou Nuselský most (který byl mj. vyhlášen dopravní Stavbou století a jehož sanace byla dokončena v roce 2017) Stanislava Hubičky a velmi kvalitní odbavovací hala Hlavního nádraží autorského týmu Bočan, Šrámek, Šrámková, Danda. Mnohem výraznější je ale negativní stopa Magistrály. Pomineme-li samotný necitlivý, (relativně) akontextuální zásah do stávající struktury a další aspekty související s kvalitou a vnímáním města respektive veřejného prostoru, které jsou podrobně rozvedeny v následujících kapitolách, nejcitlivěji vnímanou zápornou stránkou Magistrály jsou demolice, které si její stavba vyžádala. Pilířům Nuselského mostu padlo za oběť několik bloků obytných domů v údolí a jeho severnímu vyústění musel ustoupit areál dětské nemocnice na Karlově. Nové odbavovací hale Hlavního nádraží padla za oběť velká část Vrchlického sadů i s vodní plochou a památníkem prezidenta Wilsona. Dále byl kvůli výstavbě kapacitního parkovacího domu zdemolován blok budov vedle dnešní Státní opery a také budova Kavárenského pavilonu stojící vedle Muzea hl. m. Prahy na Florenci. Nejznámější daní za výstavbu SJM bylo „nejkrásnější nádraží střední Evropy“ na Těšnově. Paradoxem je, že samotná neorenesanční budova nesporných kvalit nemusela být zbourána vůbec, jelikož trase nové tepny nijak nepřekážela, což včetně celkového „vztahu“ Magistrály ke svému kontextu skvěle dokumentuje dobová fotografie přiložená

---

<sup>13</sup> v předcházejících desetiletích byla z hlediska zefektivnění dopravy uvažována jak varianta přemostění (a to včetně tramvajové tratě), tak varianta demolice Masarykova nádraží

<sup>14</sup> severní předmostí bylo kvůli SJM přestavěno na mimoúrovňovou křižovatku dálničního charakteru, která dnes tvoří velmi pravděpodobně nejkomplikovanější uzel pro pěší současné Prahy

<sup>15</sup> zajímavostí je, že teprve v roce 1967 došlo na úrovni vlády k rozhodnutí, že místo systému podpovrchové tramvaje bude v Praze zprovozněna síť metra, čemuž se musela přizpůsobit i probíhající stavba mostu



níže. Přesto k demolici došlo a pro širokou veřejnost jde často o jediné memento skutečnosti, že výstavba Severojižní magistrály nebyla ideálním řešením.



*Obr. 6 Ortofotomapa z roku 1953 bez SJM a současná situace z roku 2017*



*Obr. 7 Stavba SJM v okolí Florence a Těšnova v druhé polovině sedmdesátých let (v popředí Muzeum hl. m. Prahy, solitérní objekt na druhé straně SJM je budova Těšnovského nádraží)*

### 3 Analýza současného stavu

Severojižní magistrála je komunikace celoměstského významu, která na své trase propojuje množství důležitých institucí, historických objektů i veřejných prostorů. S odstupem času se ale stala symbolem pro technokraticko-funkční přístup k městu bez ohledu na širší kontext, dotčenou oblast a její obyvatele. SJM násilně přetíná urbánní strukturu města a (potenciální) vazby. Ačkoli svou přítomností významně odlehčila od automobilové dopravy historickému jádru, vytváří velmi výraznou bariéru oddělující centrum od Karlína, Žižkova a Vinohrad, v detailnějším měřítku pak především budovu Národního muzea od Václavského náměstí. Kromě intenzivní dopravní zátěže především od IAD degraduje svoje okolí také dálničním charakterem s mimoúrovňovými křižovatkami a nedostatkem pěších povrchových vazeb. Protože jde o jednu z nejvytíženějších pražských tepen, její případný kolaps má potenciál ochromit dopravu v celopražském měřítku. Mimo to generuje výrazné zatížení hlukem a znečištění ovzduší. Negativní dopad všech těchto skutečností na celé město umocňuje fakt, že po většinu své trasy vede SJM uvnitř hranice Pražské památkové rezervace. Silnou dopravní zátěž podporuje demografická struktura města, kdy se pracovní příležitosti soustředí v centru, zatímco poměr bydlení se zvyšuje se vzdáleností od centra, a to až za hranice Prahy v důsledku intenzivní suburbanizace posledních desetiletí.

#### 3.1 Urbanistická analýza a využití území

##### *Úsek A*

Z hlediska typu struktury zástavby se zde Magistrála nachází v kompaktním městě tvořeném klasickými bloky, které definují uliční síť s bezprostředním kontaktem budov a veřejného prostoru ulic. Západní strana Sokolské ulice je v kontaktu s rostlou strukturou Nového Města, což je patrné z nepravidelné organizace uliční sítě a různorodé velikosti jednotlivých bloků. Území je celkově stabilizované, nicméně ale nabízí i prostory s potenciálem transformace<sup>16</sup>. Z topografického hlediska se jedná o převážně rovinatou oblast, průměrná výška zástavby nepřekračuje 5 nadzemních podlaží. Z hlediska struktury veřejných prostranství zde pravidelná mřížka ulic vytváří ustoupením několika bloků náměstí I. P. Pavlova a Fügnerovo náměstí. Oba prostory, ač tak nazývány, mají spíše

---

<sup>16</sup> podrobně v příloženém výkresu č. 002



potenciál náměstím se teprve stát, než že by jimi ve skutečnosti byly<sup>17</sup>. Využití řešeného území je podle ÚAP smíšené a výskyt komerčních funkcí (především administrativa a ubytování) mírně převyšuje funkce bydlení. Je zde patrný výrazný rozdíl oproti analogické zástavbě Vinohrad, která není v bezprostředním kontaktu se Severojižní magistrálou a kde v jednotlivých blocích panuje drtivá převaha funkce bydlení. Stejný princip platí i pro faktor hustoty obyvatel a rozmístění komerce v parteru, jejichž míra je v oblasti přímo ovlivněné SJM signifikantně nižší. Ubytovací služby se naopak výrazně častěji vyskytují právě v ulicích přímo u Magistrály<sup>18</sup>. Z hlediska zeleně se v tomto úseku nachází pouze jediný park na Fügnerově náměstí (narušený podchodem), jednostranné stromořadí v délce dvou bloků (z celkových sedmi) v ulici Sokolská, několik stromů na náměstí I. P. Pavlova a v širší Legerově ulici pouze sporadická a nekvalitní nízká zeleň. Charakter prostoru obou oddělených, jednosměrných koridorů je v celém Úseku A degradován na monofunkční, neprostupnou „dopravní stoku“ [19].

### *Úsek B*

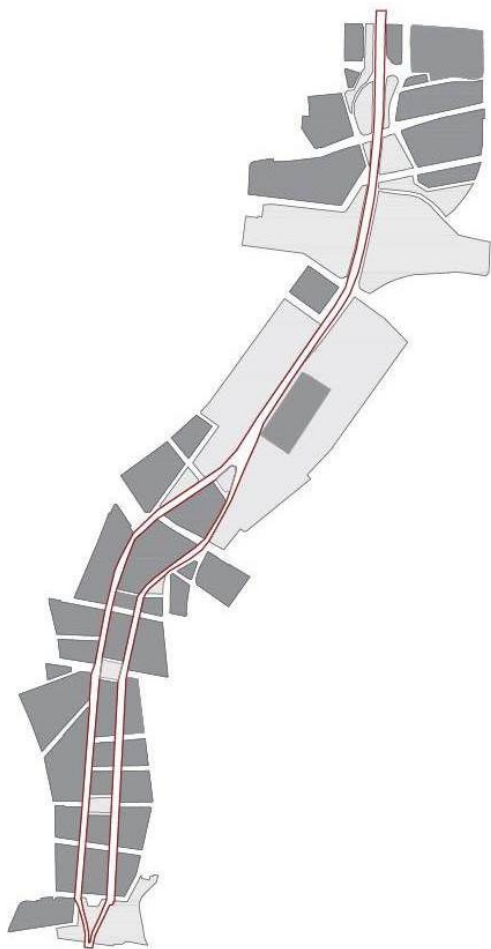
Typ struktury zástavby není oproti předchozímu úseku jednoduše definovatelný. Podle ÚAP Severojižní magistrála prochází postupně od jihu k severu rostlou strukturou přes areál produkce (Masarykovo nádraží) po hybridní strukturu na hranici Nového Města s Karlínem až k Vltavě. Reálná situace je ale komplikovanější, protože se SJM pohybuje po hranici původní rostlé zástavby. V celé trase Úseku B mívá významné solitery jako např. Národní muzeum či Ministerstvo zemědělství, fragmenty různých typů struktur, veřejné prostory, parky i dopravní prostory nádraží či parkovišť. Chaotická situace je zřetelná z příložených situačních výkresů. Až po budovu Hlavního nádraží je Magistrála v přímém kontaktu se zástavbou, od tohoto bodu až k Hlávkovu mostu je ale vedena po estakádě a městský život se (ne)odehrává pod ní. Oproti Úseku A Magistrála prochází nejen stabilizovaným, ale z velké části také transformačním územím. Za jednoznačně stabilizované lze považovat Národní muzeum s okolními Čelakovského sady, budovy bývalého Federálního shromáždění a Státní opery, historickou budovu Hlavního nádraží, několik bloků rostlé i blokové zástavby po celé trase a solitérní budovy u Hlávkova mostu. Zbylé území je transformační anebo má významný potenciál transformace, byť může být

---

<sup>17</sup> V případě Fügnerova náměstí se jedná spíše o zanedbaný park, v případě náměstí I. P. Pavlova jde o dopravně velmi zatíženou soustavu rovnoběžných ulic a chodníků s několika vzrostlými stromy.

<sup>18</sup> Podrobněji je toto téma rozpracováno v kapitole 6.

v současné situaci považováno za stabilizované<sup>19</sup>. Do této kategorie spadají také plochy pod samotnou Magistrálou v místě estakády.



*Obr. 8 Schéma stabilizovaných území (tmavě) a území s transformačním potenciálem (světle) v bezprostřední návaznosti na Magistrálu*

Terénní situace je také výrazně komplikovanější než v Úseku A. Z vinohradské platformy začne Severojižní magistrála kontinuálně klesat k Hlavnímu nádraží, mezi jehož kolejištěm a ulicí Legerova vzniká vysoký terénní zlom. Na druhé, západní straně se o úroveň níž nacházejí Vrchlického sady obklopující novou budovu Hlavního nádraží, jejíž střecha slouží jako plocha pro vedení komunikace a vyzvedává SJM nad úroveň přirozeného terénu (na západě Vrchlického sady, na severu okolí Hyberské, Masarykovo nádraží a dále). Dále tento výškový rozdíl udržuje konstrukce estakády a od tohoto okamžiku ztrácí komunikace kontakt se svým okolím, nachází se nad relativně rovinatým terénem a postupně klesá až k mostu přes Vltavu, kde se opět, byť minimálně a především

<sup>19</sup> podrobně v příloženém výkresu č. 002

díky úpravám terénu, ocitne v přímé interakci s okolím. Výška zástavby v dotčeném území se v případě stabilizovaných bloků pohybuje kolem 5 nadzemních podlaží. Obdobnou výšku mají také solitérní objekty Státní opery, Muzea hl. m. Prahy a Ministerstva dopravy. Technické objekty nádraží jsou naopak nižší. Výškou okolní zástavbu převyšují budovy Národního muzea, bývalého Federálního shromáždění, Hlavního nádraží a moderní administrativní budovy u jižního předpolí Hlávkova mostu.

Veřejný prostor v přímé návaznosti na Severojižní magistrálu v Úseku B prakticky neexistuje, případně je oddělen různými překážkami. Výjimku tvoří pouze okolí Národního muzea v čele s Václavským náměstím, které je jediným opravdu funkčním veřejným prostorem v celé zkoumané oblasti. Fakt, že Magistrála přetíná horní část Václavského náměstí, přivádí do tohoto (historicky) extrémně významného místa intenzivní dopravní provoz a odděluje jej z pohledu pěších, turistů i místních obyvatel, od Národního muzea (které ročně navštíví více než 350 000 návštěvníků), není jenom zásadním nedostatkem z hlediska kvality a užívání veřejného prostoru, ale také vede ke zvýšenému počtu dopravních nehod přímo v této oblasti [11]. Využití dotčeného území v Úseku B je z velké části nevhodné a dominuje mu veřejná a dopravní infrastruktura. Solitérní budovy slouží především veřejným institucím, přiléhající plochy kromě dopravní infrastruktury také rekreačním plochám parků, které v současnosti plní spíše funkci separační zeleně. Dotčené bloky kombinují funkci bydlení s převažujícími komerčními funkcemi. Přímo pod vlastní konstrukcí estakády a v jejím navazujícím okolí se nacházejí především neprostupné dopravní koridory, podřadné plochy pro dopravu v klidu a zbytková zeleně. Výjimku tvoří restaurace rychlého občerstvení a centrum sociálních služeb, která naznačuje případné smysluplné využití plochy přímo pod estakádou. Hustota obyvatel v tomto úseku není relevantním ukazatelem, stejně jako aktivita parteru. Situace ohledně zeleně může při pohledu do ÚAP působit pozitivně, nicméně, ať už jde o Čelakovského či Vrchlického sady v relativním kontaktu s komunikací či oddělené „rekreační“ plochy kolem Těšnova a Florence, ve všech případech jde o uživatelsky velmi nepřívětivé prostory s vysokou koncentrací patologických sociálních jevů. V příčném profilu komunikace se s čestnou výjimkou úplného začátku nenacházejí žádné stromy v celé délce úseku. V Úseku B se oba samostatné koridory SJM spojí v jeden a zbytkový či částečný městský charakter se zde definitivně mění na dálniční, čímž je výrazně dotčeno a degradováno veškeré okolí a jeho náplň.

## 3.2 Doprava

Doprava je pro Severojižní magistrálu zcela determinujícím faktorem, a proto bude její analýze věnována vlastní podkapitola včetně širších souvislostí pražské dopravy, porovnání s ČR jako celkem a krátkého shrnutí historického vývoje. Konkrétně půjde zejména o IAD, jelikož její význam pro tuto práci mnohonásobně překračuje význam MHD: ohledně veřejné dopravy je totiž zásadní metro linky C, které, jak již bylo zmíněno, prakticky kopíruje trasu Magistrály. Z toho důvodu zde tramvajová i autobusová doprava fungují pouze doplňkově a k Magistrále se přibližují, případně ji příčně křížují, úrovnově i mimoúrovnově. Výjimkou jsou noční autobusové linky, které jezdí po SJM v okamžiku, kdy je metro mimo provoz, nicméně z hlediska této práce nejde o nikterak důležitý faktor. Hlavním zdrojem dat o pražské dopravě v následujících odstavcích je aktuální (k 31. 12. 2017) dopravní ročenka každoročně vydávaná TSK-ÚDI [17].

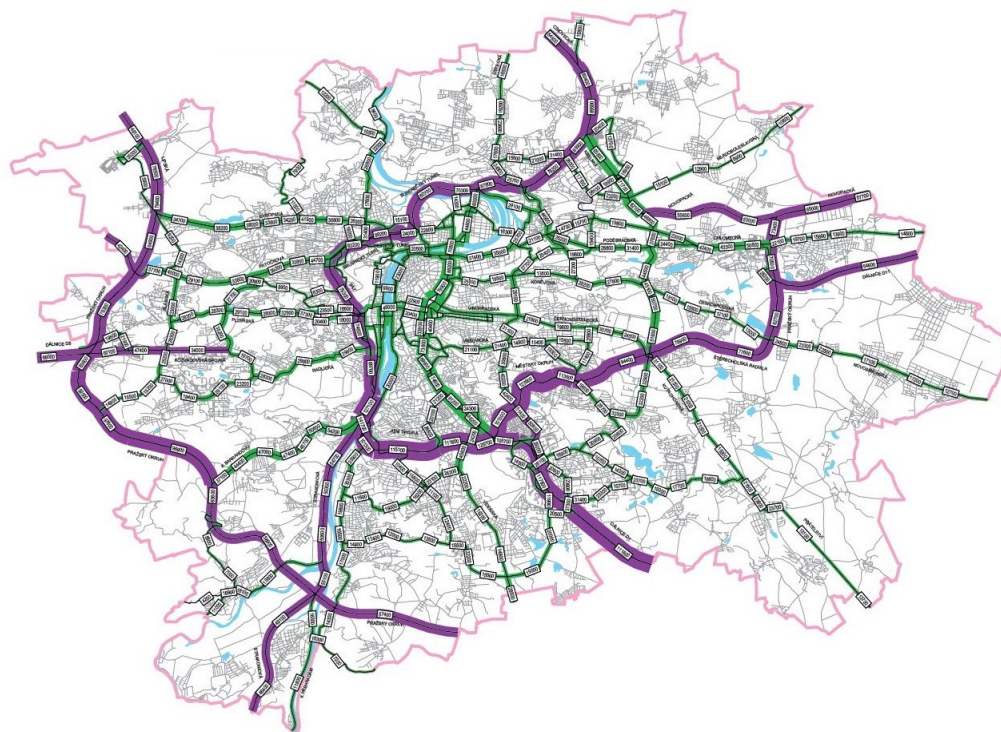
Na úvod několik obecných dat pro uvedení dopravních souvislostí v rámci Prahy, které determinují dopravní situaci SJM. Počet obyvatel hl. m. Prahy je bezmála 1,3 milionu, rozloha města činí 496 km<sup>2</sup>. Celková délka komunikační sítě na území Prahy je 3 977 km. Délka sítě metra je 65 km, sítě tramvají 143 km a sítě autobusů 834 km. Počet motorových vozidel je 1 058 949, z toho je 844 613 osobních automobilů. Stupeň automobilizace v Praze je 652 a stupeň motorizace 818<sup>20</sup>. Dělbá přepravní práce z hlediska motorové dopravy vyznívá ve prospěch hromadné dopravy (59%) oproti automobilové (41%). Je-li započítána i nemotorová doprava, dělbá přepravní práce je následující: 42 % hromadná doprava, 29 % automobilová doprava, jejich kombinace 2%, pěší 26%, cyklisté 1%. V porovnání s celou ČR Praha obsahuje 12,2% obyvatel, 14,0% motorových vozidel a 15,2% osobních automobilů. Jedno motorové vozidlo v Praze připadá na 1,2 obyvatele (v ČR 1,4). Jeden registrovaný osobní automobil v Praze připadá na 1,5 obyvatele (v ČR 1,9). Z hlediska dopravního proudu významně dominují osobní automobily: tvoří celých 95% dopravy, zatímco nákladní automobily pouhá 2%. Poměr osobní/nákladní automobily se zvyšuje směrem k centru. Přes 90% dopravních výkonů se odehraje v časovém rozmezí 6-22 h, ranní špička má podíl 7% na celkovém denním dopravním výkonu.

---

<sup>20</sup> automobilizace = počet osobních automobilů na 1000 obyvatel

motorizace = počet motorových vozidel na 1000 obyvatel

Velice zajímavý je dopravně-historický kontext vzniku Severojižní magistrály: v roce 1961, kdy byla SJM projektována, byl celkový počet motorových vozidel v Praze pouze 93 tisíc, zatímco dnes se 90 tisícům motorových vozidel blíží průměrná intenzita celodenního provozu na Magistrále. V roce 1981, tedy v době zprovoznění SJM v dnešní podobě, činil počet motorových vozidel 367 tisíc, aktuálně tento počet překračuje 1 milion vozidel. Mezi roky 1990 a 2017 vzrostl dopravní výkon<sup>21</sup> na území Prahy více než trojnásobně, mezi roky 1961 a 2017 vzrostl dokonce více než jedenáctkrát. Mezi lety 1990 a 2017 došlo k následujícím posunům: průměrná obsazenost osobních vozidel klesla z hodnoty 1,7 na hodnotu 1,3 osoby na vozidlo, ranní špička se posunula z 6-7 h na 8-9 h a její podíl na celkovém dopravním výkonu lehce poklesnul.



*Obr. 9 TSK-ÚDI - Intenzity automobilové dopravy v Praze (fialově – nadřazená komunikační síť)*

V centrální oblasti Prahy, kam spadá přímo řešená oblast SJM, se automobilová doprava meziročně zvýšila o 2,3%. Průzkum intenzity automobilové dopravy<sup>22</sup> pro rok 2017 (obrázek výše) uvádí, že maximální intenzita automobilové dopravy na Severojižní magistrále činí 91 200 vozidel za den v oblasti Budějovické, v rámci řešeného území je maximální intenzita 88 200 v úseku Hlavní nádraží – Hlávkův most. Pro srovnání:

<sup>21</sup> Počet vozokilometrů/průměrný pracovní den, 0-24 h. Základní ukazatel automobilové dopravy.

<sup>22</sup> Počet automobilů v obou směrech za průměrný pracovní den v rozmezí 0-24 h

absolutně nejzatíženější úsek pražských komunikací je Barrandovský most (142 000), druhá nejvyšší intenzita (128 700) byla naměřena na Jižní spojce v místě, kde SJM začíná, tedy u mimoúrovňového křížení Chodovské radiály navazující na dálnici D1 a Městského okruhu, což je také s počtem 211 000 vozidel za den nejvytíženější pražská křižovatka. Křižovatka Legerova – Anglická v těžišti řešeného území je s intenzitou 63 000 čtvrtou nejvytíženější úrovnovou křižovatkou v Praze. Hlávkův most je po Barrandovském mostu druhým dopravně nejzatíženějším pražským mostem (71 000). Z průzkumu dále vyplývá, že SJM je jednoznačně nejvytíženější pražskou komunikací, jež nespadá do nadřazené komunikační sítě<sup>23</sup>, která je tvořena částmi okruhů a radiál. Zároveň mnohé úseky nadřazené komunikační sítě mají nižší intenzitu dopravy než samotná SJM, což dále podtrhuje strategický význam Magistrály jakožto zásadní pražské komunikace<sup>24</sup>.

Ačkoli mezi roky 2000 a 2017 došlo k vysokému, zhruba 40% nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze, intenzita dopravy na Severojižní magistrále se během tohoto období v řešeném úseku snížila až o 20 000 vozidel, konkrétně v nejzatíženějším úseku Hlavní nádraží – Hlávkův most proběhlo snížení z 103 000 na současných 88 000 vozidel za den. Mimo to bylo v letech 2004 a 2017 provedeno šetření na území odpovídajícím řešenému Úseku A, které potvrdilo pokles intenzity dopravy, ale především popsalo důležitou tendenci, kdy se SJM v průběhu času postupně mnohem více využívá pro dopravní obslužnost širšího centra ležícího uvnitř (nedokončeného) Městského okruhu, ve kterém se nachází celá Severojižní magistrála. Magistrála je s postupem času méně využívána pro obsluhu území ležící mimo tuto oblast. Pouze 13% dopravy je tak tranzitní a oblast širšího centra využívá čistě k průjezdu. Necelá třetina uskutečněných cest má start i cíl v tomto území, dvě třetiny mají v širším centru obsluhovaném SJM buď cíl, anebo počátek. Pokles dopravní intenzity se tak, přinejmenším z části, překrývá s úbytkem průjezdné dopravy. [17] Tento pozitivní vývoj souvisí s uvedením do provozu tunelového komplexu Blanka, který je součástí Městského okruhu, a částečně také se zprovozněním jihozápadní části vnějšího Pražského okruhu.

---

<sup>23</sup> Důvodem je fakt, že Severojižní magistrála je pozůstatkem opuštěné dopravní koncepce.

<sup>24</sup> Oficiálně se jedná o místní komunikaci I. třídy, což je kategorie pro komunikace charakterem odpovídající silnicím I. třídy, které ale patří do vlastnictví dané obce.

## Úsek A

### Nuselský most - Národní muzeum

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| dopravní intenzita | 74 300 vozidel/den |
| šířka              | 24 m a 21 m        |
| jízdní pruhy       | 3(4) a 3(4)        |

Ve vyústění Nuselského mostu (šířka 26 m, příčný profil 3+3 pruhy) se Magistrála rozděluje do dvou jednosměrných koridorů oddělených řadou bloků. Na sever vede ulice Legerova, na jih ulice Sokolská. Širší Legerova denně obslouží 40 400 vozidel, užší Sokolská 33 900 vozidel. Obě komunikace disponují 3 průběžnými jízdními pruhy, přičemž po významnou část délky obou ulic jejich průběžné odbočovací a řadící pruhy působí jako reálné čtvrté pruhy. Křížení s ulicí Ječná v místě náměstí I. P. Pavlova vytváří zásadní dopravní uzel dvou rovnoběžných čtyřproudých komunikací s příčnou čtyřproudou komunikací včetně tramvajové tratě. Křížení s ulicí Žitná pak patří mezi místa s vysokou nehodovostí v celopražském měřítku. Podélné parkování funguje průběžně v obou směrech. Napojení na kolmé ulice je minimální (často fungují pouze jako vjezd/výjezd, anebo jsou úplně zaslepeny), chodníky jsou velmi úzké, cyklotrasy úplně absentují a jsou aplikovány nevhodné dopravní prvky typu betonových svodidel. Zeleň je přítomna pouze ve fragmentu stromořadí v Sokolské. V celém kilometrovém úseku jsou pouze tři příčné přechody pro chodce (jeden přechod navíc překonává pouze Legerovu). Jedno příčné propojení pro pěší a cyklisty zajišťuje podchod v oblasti Fügnerova náměstí. Ačkoli pouze na náměstí I. P. Pavlova Magistrálu denně přechází více než 20 000 chodců [20], IAD v celém úseku naprosto dominuje veřejnému prostoru. Znečištění hlukem dosahuje velmi vysoké míry a průběžně neklesne pod 65 dB. V nejfrekventovanějších místech se blíží dokonce k hranici 75 db (od hranice 80 dB vzniká při dlouhodobé expozici poškození sluchu. Před zprovozněním části Městského okruhu v roce 2015 patřila tato část SJM mezi oblasti s nejznečištěnějším ovzduším v celé ČR [18] [26], ale v současnosti se situace podle dat ÚAP zlepšila, byť stále není ideální.

## Úsek B

### Národní muzeum - Hlavní nádraží

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| dopravní intenzita | 79 900 vozidel/den |
| šířka              | proměnlivá         |
| jízdní pruhy       | 3 a 3              |

V navazujícím úseku oddělení obou jednosměrných ramen pokračuje, prostor mezi nimi vyplněný veřejně-kulturní enklávou (tvořenou parkem a solitérními budovami namísto kompaktních bloků) se rozšiřuje, ale před Hlavním nádražím se oba koridory spojí. Na sever pokračuje Legerova, na jih vede již ulice Wilsonova, která navazuje na Sokolskou a Mezibranskou. Na Legerovu se v celém úseku napojuje pouze rušná ulice Vinohradská. Wilsonova ulice přetíná Václavské náměstí, z východu se napojuje ulice Politických vězňů. Vzájemné propojení ramen SJM se odehrává kolem parkovacího domu a v průběhu času je různými způsoby (ne)realizováno pokračováním Vinohradské k Václavskému náměstí mezi budovami Národního muzea a bývalého Federálního shromáždění - momentálně jsou zde nově položeny tramvajové koleje, protože se v blízké budoucnosti počítá s návratem tramvajového propojení na Vinohrady. Obě ramena s průběžnými třemi pruhy jsou opět výraznou bariérou v oblasti a to tím více, že izolují významné veřejné a kulturní instituce. Parkování v tomto úseku zajišťuje pouze parkovací dům v cípu území sevřeného Magistrálou, přilehlá parkoviště anebo podzemní garáže. Přítomnost vzrostlé zeleně je v tomto úseku díky přítomnosti parkových ploch nejhojnější z celého řešeného území. Podélná pěší doprava je velmi omezena, anebo úplně vyloučena, stejně tak jako doprava cyklistická. Opět a ve větší míře jsou zde používána svodidla a charakter komunikace se zde svým vztahem k okolí definitivně mění na rychlostní. Pěší propojení z Vinohrad je tristní: Legerovu lze překonat pouze dvěma podchody podřadného charakteru do Čelakovského sadů. Směrem z Nového Města lze Wilsonovu přejít po jediném úrovněovém přechodu přímo před Národní muzeum, dále tímto směrem fungují podchody v rámci stanice metra Muzeum. IAD je v obou směrech přerušena jedinou světelně řízenou křižovatkou na úrovni Vinohradské. Znečištění hlukem je stejně významné jako v Úseku A.



## Hlavní nádraží - Hlávkův most

|                    |   |
|--------------------|---|
| dopravní intenzita | 88 200 vozidel/den                                  |
| šířka              | 28 m  |
| jízdní pruhy       | 2+2 (místně 3+3 včetně řadicích/odbočovacích pruhů) |

Za parkovacím domem Slovan se Severojižní magistrála sjednotí v obousměrnou komunikaci směřující jako Wilsonova ulice na sever k Hlávkovu mostu. Šířkové uspořádání tvoří dva průběžné jízdní pruhy v každém směru, lokálně přibývají dlouhé třetí odbočovací či řadicí pruhy. Před budovou Hlavního nádraží vznikají odstavné pruhy pro autobusy a taxi a exteriérová parkovací plocha. V oblasti nádraží Magistrála vede po střeše odbavovací haly, následně je komunikace převedena na estakádu, která překonává složitou křižovatku Bulhar<sup>25</sup> a kolejiště Masarykova nádraží. Veškerá napojení na okolí a kontakt s terénem jsou realizovány nájezdovými rampami (výjimkou je parkovací plocha na střeše odbavovací haly Hlavního nádraží). Dopravní napojení na křižovatku Bulhar zajišťují dlouhé, rovnoběžné nájezdové rampy, zatímco v oblasti Těšnova je napojení na ulice Klimentská a Ke Štvanici řešeno kolmými nájezdy, které tvoří tzv. brýle, a také se zde mezi oba směry připojuje vedení tramvaje. V konfiguraci dva jízdní pruhy každým směrem a tramvajové koleje mezi nimi SJM pokračuje na Hlávkův most (šířka 28 m, příčný profil 2+2 pruhy, cyklotrasa, tramvajové koleje) a přes ostrov Štvanice dále do Holešovic<sup>26</sup>. Oba směry jsou odděleny dálničními svodidly a není možné je nijak překonat. Po obou stranách estakády fungují za svodidly velice úzké pěší koridory, na něž se lze dostat po schodištích na Florenci anebo po nájezdových rampách. V celém tomto úseku se nenachází jediný přechod pro chodce, pěší propojení existují pouze v rámci nádražní haly. Paradoxně i v dlouhém úseku, kdy je Magistrála vedena vzduchem, tvoří spolu s dalšími elementy (především Masarykovým nádražím) výraznou bariéru a na úrovni terénu lze projít na druhou stranu pouze na čtyřech místech, z toho jedno tvoří opět podchod vedoucí až pod Hlávkovým mostem. Znečištění hlukem je stejně významné jako v předchozích částech SJM, ale kvalita ovzduší je v tomto úseku podle ÚAP jednoznačně nejhorší z celého

---

<sup>25</sup> Extrémní komplikovanost této křižovatky je také důsledkem vedení SJM. Tímto uzlem se také propojuje Nové Město se Žižkovem

<sup>26</sup> V roce 2017 na ostrově Štvanice vznikla první významná realizace opatření v rámci dlouhodobých snah o postupnou humanizaci SJM. Vznik zastávky tramvaje a přechodu pro chodce se semaforem umožnil fakt, že toto území spadá do gesce MČ Praha 7.

řešeného území a blíží se imisním limitům. Cyklistickou infrastrukturu zde netřeba hledat - Severojižní magistrála má v tomto úseku de facto dálniční parametry.

### 3.3 Limity, problémy a hodnoty území

Na základě analýzy ÚAP<sup>27</sup> byly identifikovány limity, problémy a hodnoty řešeného území, které jsou relevantní pro tuto práci. Problémový výkres se nachází ve výkresové příloze. Mezi nejvýznamnější limity patří: poloha prakticky celého řešeného území uvnitř Pražské památkové rezervace, průběžné vedení trasy metra linky C a příčné vedení metra linek A a B včetně stanic I. P. Pavlova, Muzeum (přestupní), Hlavní nádraží a Florenc (přestupní), četné objekty nemovitých (národních) kulturních památek, objekty nádraží a železniční dráhy, přítomnost vodárenského zařízení (Sokolská), významných vodovodních řadů a kanalizačních stok, obecně vedení technické infrastruktury, ochranná pásma tramvajových drah a přítomnost záplavového území určeného k ochraně při břehu Vltavy. Mezi důležité limity, které ÚAP explicitně nezmiňují, patří omezení prostoru pro (dopravní) úpravy stávající strukturou především v Úseku A, mělké uložení vestibulů metra a konstrukce jejich stropů, konstrukce odbavovací haly Hlavního nádraží a minimální podjízdna výška pro konstrukce nad kolejištěm.

Nejvýznamnější hodnoty jsou podle ÚAP tato: poloha v centru města a zároveň uvnitř Pražské památkové rezervace, čtvrt'ová náměstí (I. P. Pavlova, Václavské), přítomnost historických urbanizačních os, historické parky (Čelakovského sady, park Na Karlově), park (Vrchlického sady), výrazný krajinný útvar (park Na Karlově), nemovitá národní kulturní památka a místo významných událostí (Národní muzeum), vybrané významné stavební dominanty (Národní muzeum, budova bývalého Federálního shromáždění a historická budova Hlavního nádraží), historicky významné stavby (Národní muzeum, Státní opera, Hlavní nádraží, Muzeum hl. m. Prahy), množství nemovitých kulturních památek, přítomnost v oblasti řeky (sever území při Vltavě) a fakt, že jde o pohledově exponované území.

---

<sup>27</sup> Konkrétně byly prozkoumány výkresy Hodnoty území, Problémy a Limity. Výřezy z výkresů Limity a Problémy se nacházejí v kapitole Přílohy.

Hlavní problémy vycházející z ÚAP jsou: území s dosud neuzavřenou koncepcí (Hlavní a Masarykovo nádraží), problém Severojižní magistrály (jako celku), úseky komunikací s dlouhodobým vytvářením kolon (SJM v úseku Bulhar - Nuselský most), liniový zdroj znečištění (SJM), značně zatížené úseky metra (Muzeum, I. P. Pavlova, Florenc), značně zatížené úseky tramvajových tratí (oblast I. P. Pavlova), plocha určená k obnově a plošný střet urbanistických zájmů s limity (Masarykovo nádraží a jeho širší okolí), liniový střet dopravních záměrů s limity (SJM mezi Čelakovského sady a Hlavním nádražím), provozně kritické křižovatky (Bulhar a všechna křížení Žitné, Ječné, Sokolské a Legerovy), střety záměrů technické infrastruktury s limity (oblast křižovatky Bulhar), celkové uspořádání železničního uzlu v centrální oblasti Prahy, železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy (týká se tratí Hlavního nádraží).

### **3.4 SWOT analýza**

Tato klasická strategická analýza je stručným shrnutím a závěrem celé této kapitoly. Jsou v ní identifikovány nejvýznamnější silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby<sup>28</sup>, které se vztahují k Severojižní magistrále a jejímu okolí. Základní rozdíl mezi kategoriemi obecně spočívá v tom, že silné a slabé stránky vycházejí z vnitřních faktorů, zatímco zdrojem příležitostí a hrozeb je vnější prostředí. V tomto specifickém případě se silné a slabé stránky vztahují především k současnému stavu, vnějším faktorem pro hrozby a příležitosti je budoucí vývoj a především potenciální transformace.

---

<sup>28</sup> původně z angličtiny: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats = SWOT

| Silné stránky                        | Slabé stránky                               |
|--------------------------------------|---|
| unikátní lokalita v centru města     | bariéra v území                             |
| silný potenciál rozvoje              | celková degradace okolí                     |
| vazba na významné budovy a instituce | snížená obyvatelnost a atraktivita          |
| vazba na veřejné prostory            | charakter vysokorychlostní komunikace       |
| dopravní dostupnost IAD a MHD        | omezení funkčnosti veřejných prostorů       |
| vazba na železniční dopravu          | ztráta hodnoty nemovitostí                  |
| vazba na rekreační plochy            | dominance a intenzita IAD                   |
| vysoká kapacita IAD                  | monofunkčnost                               |
| nízký poměr čistě tranzitní dopravy  | tvorba kolon                                |
| absence tranzitní nákladní dopravy   | exhalace a hluk                             |
| významná severojižní městská osa     | nefungující parter a prostory pod estakádou |
|                                      | chybějící stromová zeleň v uličním prostoru |
|                                      | horizontální i vertikální segregace         |
|                                      | nedostatečná prostupnost pro pěší           |
|                                      | mimoúrovňová křížení a nájezdové rampy      |
|                                      | dopravní prvky likvidující městský prostor  |
|                                      | přerušování přirozených příčných vazeb      |
|                                      | absence nemotorové dopravy                  |
|                                      | izolace budov významných institucí          |
|                                      | životnost konstrukce estakády a mostů       |
|                                      | nákladnost případných úprav                 |
|                                      | dopravní závislost na mostních konstrukcích |
|                                      | nedostatek dopravních alternativ pro IAD    |

Tab. 1 Silné a slabé stránky SJM

| Příležitosti                                | Hrozby                                       |
|---|--|
| zvýšení prestiže a atraktivity celého města | nekoncepční ad hoc řešení                    |
| vznik kvalitního městského prostředí        | zafixování statu quo nevhodnými zásahy       |
| stimulace ekonomiky a růstu města           | prohloubení stupně automobilizace            |
| ambiciózní projekt v celoevropském měřítku  | ztráta politické podpory transformace        |
| synergie interdisciplinárních řešení        | kolaps konstrukce estakády či mostů          |
| odblokování rekreačního potenciálu          | nedokončení Městského okruhu                 |
| návaznost na řešení železniční dopravy      | odpor části veřejnosti vůči jakýmkoli změnám |
| návaznost na transformaci území             | politický odpor vůči jakýmkoli změnám        |
| využití prostorových rezerv                 | zranitelnost systému v případě kolapsu SJM   |
| příliv investic a mozků                     | převážení soukromých zájmů v území           |
| vznik živého městského bulváru              | náročnost rozhodovacího procesu              |
| propojení stávajících i budoucích institucí | množství dotčených orgánů                    |
| rozvoj občanské vybavenosti                 | kontroverze tématu                           |
| rozvoj veřejné infrastruktury               | zneužití v rámci politického boje            |
| kapacita pro novou zástavbu                 |  |
| připravenost na budoucí rozvoj              |  |
| obnovení přirozených vazeb                  |  |
| zvýšení hodnoty nemovitostí                 |  |
| vývoj nových dopravních technologií         |  |

*Tab. 2 Příležitosti a hrozby SJM*

## 4 Nerealizované urbanistické koncepce

V této kapitole bude stručně představen vývoj přístupů k Severojižní magistrále a postupné přehodnocování její role ve městě od devadesátých let po současnost včetně detailnějšího popisu několika vybraných studií, které byly na toto téma zpracovány. Informace získané tímto rozbořem budou zároveň sloužit jako základní podklad pro návrhovou část.

Na úvod bych rád letmo zmínil výjimečného architekta druhé poloviny 20. století Karla Pragera a jeho vlivnou, ambiciózní vizi Města nad městem, kterou až obsesivně (ale sympaticky) navrhoval ve svých urbanistických projektech po značnou část své kariéry. Dva z těchto projektů se nacházely v okolí SJM: překryv Hlavního nádraží navrhoval makrostrukturu přímo nad kolejištěm a zajišťoval pěší propojení Vinohrad s Novým Městem, druhý projekt řešil oblasti kolem autobusového nádraží Florenc a Těšnova. Především princip překrytí kolejiště Hlavního nádraží je dodnes aktuální a objevuje se jak v akademických pracích, tak ve studiích a propočtech soukromých subjektů. Obecně se analogie Města nad městem díky tělesu estakády propsala také do mnoha urbanistických studií řešících toto území. V měřítku samostatného objektu se tento princip reálně zhmotnil přímo v těžišti řešeného území v podobě domu nad domem: část budovy Federálního shromáždění se vznáší přímo nad objektem bývalé Plodinové burzy a společně vytváří velmi radikální kompoziční a funkční celek.

### 4.1 Vývoj koncepčních přístupů

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy je uveden požadavek na řešení zklidnění Magistrály podrobnější studií v souvislosti s návrhem a zprovozněním nadřazeného komunikačního systému [13]. Na webových stránkách IPR Praha je uveden seznam celkem 16 platných usnesení Rady hl. m. Prahy a Zastupitelstva hl. m. Prahy, které se týkají projektů ohledně SJM a jejího zklidnění. První z nich vznikl již 15 let po zprovoznění Magistrály, tedy v roce 1995.

V nultých letech byl velmi aktuální koncept přesunutí povrchové dopravy v centrální oblasti SJM do tunelu. Mezi lety 2004 a 2008 vznikly celkem čtyři studie prověřující tunelové řešení. Obecně byly diskutovány varianty krátkého (od Čelakovského

sadů) a dlouhého tunelu (od Nuselského mostu), které by ústily před Hlavním nádražím a výrazně tak ulehčily od IAD prostoru kolem Národního muzea, případně celé oblasti Vinohrad. I pokud ale pomineme nepřesvědčivá urbanistická zpracování muzejní oblasti a finančně-technické nároky, ve výsledku by zatunelování SJM přineslo více negativ než pozitiv. V samotném principu totiž nejde o vhodné řešení: Magistrála se tímto způsobem fixuje ve stávajícím stavu jako preferovaná, rychlá trasa pro IAD a nerušeným průjezdem vytváří konkurenci Městskému okruhu. Namísto zklidnění a návratu standardního městského života by tak došlo k další segregaci dopravy (podzemní oproti nadzemní) a do městské struktury by přibýly další devastující, prostorově náročné autostrádové prvky, křižovatky, vjezdy, výjezdy, opěrné stěny, kruhové objezdy a jim podobné neměstské elementy. Tím by dále vzniklo více zbytkových, umrtvených prostorů, které by ve výsledku snižovaly přínos potenciálního zklidnění oblasti. Bariéry by byly nahrazeny jinými bariérami. Varianta dlouhého tunelu byla definitivně zamítnuta Magistrátem kvůli extrémně vysokým nákladům, variantu krátkou zablokovala MČ Praha 2 kvůli komplikovaným dopravním řešením v oblasti I. P. Pavlova. Proces posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (EIA) došel v roce 2013 k závěru, že žádná tunelová varianta není vhodným řešením, v důsledku čehož byly odstraněny magistrátním zastupitelstvem z konceptu územního plánu [19].

V souvislosti s možným zatunelováním se o Severojižní magistrálu se rozeběhla intenzivní veřejná, odborná i politická, debata a během let 2009 až 2012 vzniklo osm různých studií, analýz a iniciativ, které řešily transformaci SJM formou zklidnění povrchové dopravy a návratu rozmanitosti městského života. Zásahu na tom mají kromě TSK-ÚDI a dotčených městských částí především občanské iniciativy v čele se spolkem Auto\*Mat a CCEA<sup>29</sup>. Kromě vzniku mnoha urbanistických studií na principu humanizace probíhala jednání s Magistrátem, veřejné diskuze, výstavy, performativní akce (rozvinutí červeného koberce na přechodu pro chodce, vysazení prvního stromu aleje), dlouhodobější happeningy ve veřejném prostoru (Otevřená scéna I. P. Pavlova), urbanistické studie zástavby v okolí Masarykova nádraží<sup>30</sup> a zejména v roce 2012 důležitá Iniciativa pro humanizaci magistrály, na níž spolupracovaly CCEA, Auto\*Mat a městské části Praha 2,

---

<sup>29</sup> Do této debaty nepřímě přispěl i autor této práce, jak bylo zmíněno v úvodu této práce.

<sup>30</sup> Výstava návrhů sedmi architektonických ateliérů pro developerskou společnost. Převažovalo zachování estakády a řešení na bázi platform nad úrovní terénu.

Praha 4 a Praha 7<sup>31</sup>. Snaha realizovat alespoň částečná zklidňující opatření v koordinaci s dokončením a zprovozněním tunelu Blanka, který propojením části Městského okruhu snížili intenzitu dopravy na SJM, se bohužel minula účinkem. Hlavní překážkou byly a jsou politické změny na Magistrátu střídavě blokující a podporující tyto záměry a negativní postoj TSK. Od roku 2009 do roku 2018 se tak podařilo reálně uskutečnit pouze několik konkrétních kroků, mezi které patří zejména zmiňovaná tramvajová zastávka na Štvanici a dvě signalizované křižovatky mezi Magistrálou a ulicí Wenzigova [19]. Tyto tzv. humanizační snahy prozatím vyvrcholily významným krokem v podobě zadání projektu koncepční studie transformace Severojižní magistrály renomovanému urbanistickému ateliéru Gehl Architects<sup>32</sup> ve spolupráci s IPR, který schválila Rada hl. m. Prahy v říjnu 2016. V červnu 2017 byl projekt potvrzující koncept humanizace představen veřejnosti i RHMP, která následně v srpnu schválila také první vlnu konkrétních opatření<sup>33</sup>. V únoru 2018 byly ovšem humanizační opatření schválené RHMP pozastaveny právem veta tehdejší primátorky a o učiněném rozhodnutí muselo následně hlasovat celé zastupitelstvo, které nakonec první kroky humanizace zamítlo.

## 4.2 Vybrané studie řešeného území

2008                      *Zklidnění Severojižní magistrály v prostoru u Národního Muzea*  
                              *Pragoprojekt a.s., Atelier FNA*

Tato studie byla vybrána jako zástupce tunelových koncepcí. Na základě zadání řeší úpravy v úseku Nuselský most - Hlavní nádraží a jejím hlavním cílem je zklidnění prostoru v oblasti Národního muzea s důrazem na jeho návaznost na Václavské náměstí. Dále je v textové části uvedena ambice zvýšit rozsah ploch zeleně, redukovat dopravní plochy a zvýšit příčnou pěší prostupnost. Studie pracuje s těmito variantami: povrchové řešení,

---

<sup>31</sup> Její význam spočíval v tom, že každá z MČ má své specifické zájmy ohledně Magistrály, které často nejsou v souladu a mohou se přímo vylučovat. Tehdy se poprvé podařilo sjednotit základní stanoviska. SJM prochází také územím MČ Praha 1, která se ale k této iniciativě nepřipojila.

<sup>32</sup> Zakladatel ateliéru, dánský urbanista Jan Gehl, je jedním z nejvýznamnějších současných odborníků na kvalitu městského prostředí především z hlediska lidského měřítka, je autorem vlivných publikací a významných projektů pro světové metropole.

<sup>33</sup> Konkrétně šlo o drobné úpravy jako např. doplnění přechodů pro chodce, prodloužení intervalů na pro chodce na světelných křižovatkách či doplnění mobiliáře a vyčkávacích prostorů pro cyklisty.



krátký tunel a tři alternativy dlouhého tunelu (včetně patrového). Pro všechny tyto varianty je společný převod dopravy za Národní muzeum, což je v případě povrchového řešení realizováno úhybem Sokolské před Čelakovského sady a jejím spojením s Legerovou. Principy řešení této oblasti jsou také společné. Mezi pozitiva lze započítat návrat tramvajového propojení Vinohrad a Václavského náměstí, úrovnňové řešení přechodů, celkové zlepšení pěších propojení a zklidnění dopravy v předprostoru Národního muzea a Státní opery. I pokud ale pomineme dříve diskutovanou nevhodnost tunelových řešení, hlavním záporem této studie je především nepochopení přirozených urbanistických vazeb, tvorby města a veřejných prostorů a používání nevhodných, technicistních dopravních řešení degradujících celý uvolněný prostor (neprůjezdnost ulice Mezibranská, prostorově náročné kruhové objezdy). I přes všechna nákladná opatření a vymístění dopravy je propojení Václavského náměstí s Národním muzeem nedotažené. Místo kvalitního prostředí se návrh soustředí na rozšíření ploch zeleně, což je v této oblasti zaprvé diskutabilní, zadruhé nevhodně provedené a zatřetí popírané bizarním dopravním řešením ignorujícím přirozenou strukturu města. Již ze samotného názvu vyplývá, že se tato studie koncentruje na jeden konkrétní parametr a tím zákonitě zanedbává komplexní řešení celé oblasti, respektive tím zřetelně trpí kvalita tohoto řešení.



*Obr. 10 Zklidnění SJM v prostoru Národního muzea, Pragoprojekt a Atelier FNA, 2008*

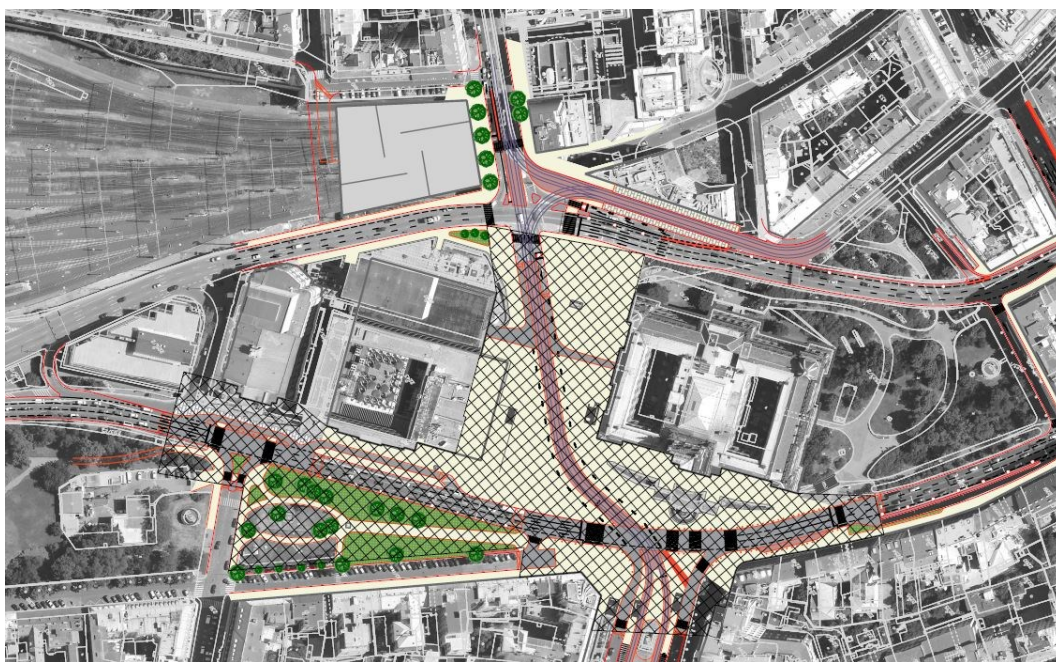
Velmi kvalitně a obšírně zpracovaná studie vznikla na základě úkolu primátora hl. m. Prahy a řešila možnost humanizace SJM v návaznosti na zprovoznění severozápadní části Městského okruhu, která by s sebou nenesla extrémní finanční náklady. Jejím základním obsahem byly rozsáhlé dopravně-inženýrské analýzy, analýza současného stavu včetně fotodokumentace, definice hlavních problémů a limitujících faktorů, problémové výkresy, přehled dosud zpracovaných studií a definice krátkodobých a dlouhodobých nástrojů pro dosažení zamýšlených cílů. Nejdůležitější závěry, ke kterým studie dochází, jsou následující: tunelové řešení v okolí Národního muzea není nezbytné, zklidnění SJM je bezprostředně svázáno se zpoplatněním vjezdu a především závěr, že „...úkol zklidnění SJM je v podstatě úkolem transformace podoby SJM z téměř dopravního koridoru do městské třídy,“ [13]. Samotný návrh humanizace je řešen od počátku SJM u Jižní spojky až k Hlavnímu nádraží. Od Nuselského mostu k Čelakovského sadům je uplatněno zúžení na dva průběžné jízdní pruhy v Sokolské a tři průběžné pruhy v Legerově. Dále se aplikuje zřízení nových světelných křižovatek a přechodů pro pěší, doplnění stromové zeleně a podélného parkování, zřízení pruhu pro cyklisty a další opatření.



*Obr. 11 Humanizace SJM v oblasti Vinohrady, TSK-ÚDI*

V muzejní oblasti návrh vychází ze stávajících tras SJM, které zklidňuje v návaznosti na předchozí úsek. Jsou doplněny úrovněové přechody v nejdůležitějších pěších trasách a nová pěší propojení, vzniká tramvajové propojení mezi Vinohradskou a Václavským náměstím a nová světelná křižovatka s přechodem před Státní operou. IAD je vyloučena z prostoru mezi Národním muzeem a bývalým Federálním shromážděním. Stejně jako předchozí studie umísťuje jeden blok nad kolejiště k Vinohradské.





*Obr. 12 Humanizace SJM v oblasti Národního muzea, TSK-ÚDI*

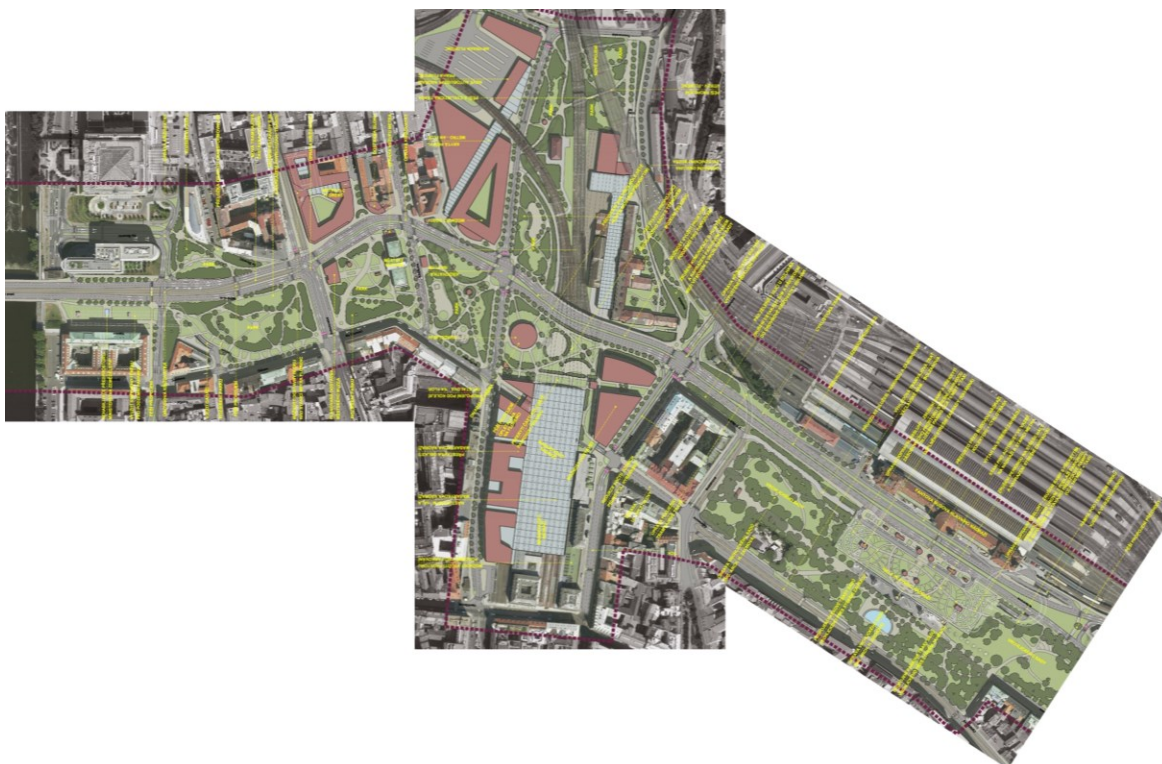
Zbývá část v této práci řešeného Úseku B chybí a k problematice vedení SJM po estakádě v úseku Hlavní nádraží - Hlávkův most se bohužel vyjadřuje pouze konstatováním nevhodnosti extravilánových, mimoúrovňových dopravních řešení a kritikou vyloučení nemotorové dopravy, bariérovosti a degradace nejbližšího okolí. Celkově jde o střdmý, realistický návrh bez megalomanských zásahů podložený kvalitní analytickou částí. Opatření jsou adekvátní pro správně stanovený cíl. Návrh se citlivě začleňuje do městské struktury a zvyšuje její funkčnost, prostupnost i čitelnost.

2012 *Koncepce zklidnění Severojižní magistrály*  
*SATRA, spol. s.r.o., VHE a spol. s.r.o.*

Objednavatelem této studie bylo hl. m. Praha a jejím cílem byla transformace SJM na městskou třídu včetně rehabilitace jejího působení v městské struktuře. Práce je velice rozsáhlá a obsahuje pečlivě zpracované analýzy a zejména historický vývoj území včetně všech dosud zpracovaných urbanistických studií. Kvalitní je také část popisující koncepci řešení, východiska pro návrh a paletu možných nástrojů zklidnění. Samotný projekt obsahuje nejen dopravní úpravy, ale také se v rámci urbanismu vyjadřuje k okolí SJM a, pokud je to možné, řeší zástavbu v průběhu celé její trasy. Návrh je velmi konkrétní a

obsáhlý. V oblasti Vinohrad (Úsek A) oproti předchozí studii od TSK-ÚDI přidává více stromů a přechodů pro chodce, především ale redukuje počet průjezdných pruhů na dva v obou směrech. V základních principech se nicméně obě studie shodují. Stejný závěr lze učinit i v oblasti kolem Národního muzea (jako variantu SATRA a VHE prověřují také přesun dopravy za Národní muzeum).

V úseku Hlavní nádraží - Hlávkův most je tato studie velice radikální. Likviduje těleso estakády a od křižovatky Bulhar usazuje komunikaci na úroveň terénu. Kolejiště Masarykova nádraží překonává viadukt, který navrženou komunikaci vede až za Muzeum hl. m. Prahy, odkud se podél stanice metra Florenc dostává zpět k původní stopě SJM k Hlávkovu mostu. Ulice Husitská, která z křižovatky U Bulhara vede k Žižkovu, je namísto napojení na křižovatku ukončena točnou. Na většině uvolněných ploch kolem Masarykova nádraží vznikají parkové plochy, z nichž jedna překrývá kolejiště Masarykova nádraží v návaznosti na navržený viadukt. Parkovací plocha na střeše odbavovací haly Hlavního nádraží je transformována v zahradu a provázána s Vrchlického sady.

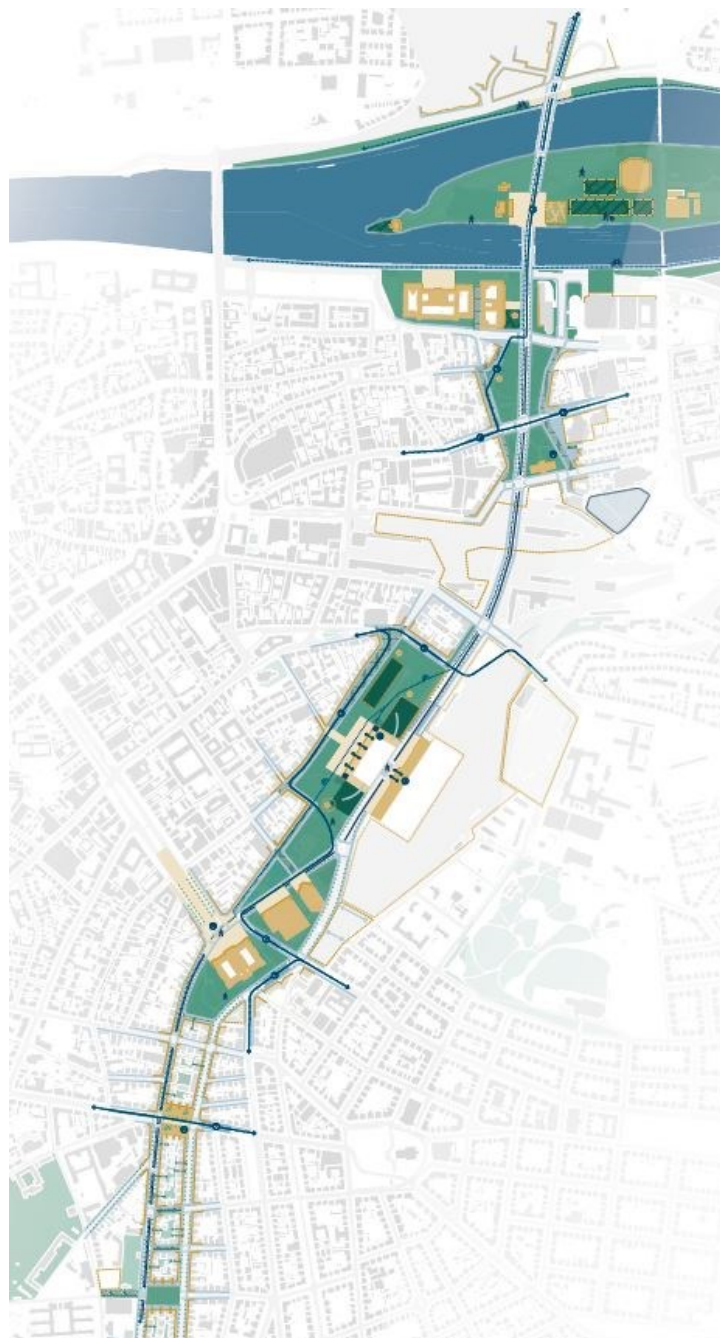


*Obr. 13 Návrh zklidnění SJM v úseku Hlavní nádraží - Hlávkův most, SATRA, VHE*

Tato studie je nepochybně cenná v tom, že přináší množství idejí, které v území prověřuje. V úseku Nuselský most - Národní muzeum ke studii nelze mít závažnějších principiálních výhrad, hovoříme-li ale o úseku Hlavní nádraží - Hlávkův most (obrázek výše), některá řešení jsou více, některá méně smysluplná, dohromady ale bohužel rozhodně netvoří fungující, městotvorný celek. Projektu škodí jeho nerealističnost a rozsah. Nově vzniklé plochy zeleně jsou extrémně naddimenzované, dopravní řešení jsou diskutabilní a celý projekt je ekonomicky neudržitelný. Ve výsledku se jedná spíše o zvláštní kombinaci jednotlivých nápadů než o kvalitní urbanismus. Pokud uvážíme extrémní rozsah změn, pak tento návrh promarňuje jejich potenciál, nevytváří adekvátní kvalitu a do území vnáší chaos nového charakteru.

2017                      *MAGISTRÁLA - Spojující městská třída*  
                              *Gehl Architects, IPR*

Oproti všem předchozím studiím zmíněným v této podkapitole má nejaktuálnější studie velmi rozdílnou, výrazně popularizační formu s množstvím referenčních příkladů a nižší úrovní detailu. Shrnuje zásadní body vývoje SJM, stručně a trefně pojmenovává hlavní negativa současného stavu, používá množství fotografií a ilustračně definuje potenciály. Studie je schematická, trpělivě vysvětluje principy a záměry více předkládá k diskusi, než konkrétně zakresluje. Je zřejmé, že se jedná o materiál pro širokou veřejnost, a že tomu byla studie uzpůsobena. V rámci příjemného grafického zpracování překvapí amatérské okamžiky typu explicitní vyřiznutí části studie od TSK-ÚDI či nedostatečná kvalita obrazových materiálů. Co se týče obsahu, Gehlova studie pokračuje v humanizační linii (zklidnění dopravy, stromořadí, prostupnost, nemotorová doprava apod.), věnuje se identitě jednotlivých prostorů a zabývá se také etapizací vlastní realizace. K transformačním plochám se studie nevyjadřuje, kolem zklidněné komunikace navrhuje především parkové plochy. Kroky, které by mohly být vnímány jako kontroverzní, jsou ve studii umístěny nenápadně. Konkrétně se jedná o omezení dopravy na dva průběžné pruhy v obou směrech a především odstranění estakády, které je okomentováno jako varianta k prověření. Z koncepční situace (obrázek níže) je nicméně zřejmé úrovňové řešení křižovatek v místě estakády. Jako celek je tato koncepční studie velmi kvalitním podkladem pro další, konkrétní kroky a lze jen litovat, že vinou politických kalkulací nedošlo k připravené a již schválené realizaci první vlny opatření.



*Obr. 14 Magistrála - spojující městská třída, Gehl, IPR*



## 5 Návrh transformace SJM a jejího okolí

Severojižní magistrála a na ní navázané pozemky mají pro ambiciózní, bohaté a rostoucí město doslova nevyčíslitelnou hodnotu. Jedná se o jediné transformační území takového rozlohy, které se nachází v centrální části města, má návaznost na významné uzly i instituce a je skvěle dostupné individuální i hromadnou dopravou. S jistotou, ale nikoli přehnanou mírou nadsázky lze tvrdit, že čím větší je v současné době Magistrála bariérou a slabou stránkou, tím větší má potenciál stát se stimulačním prvkem rozvoje a stránkou silnou. Ze všech těchto důvodů je vhodné a nutné na její transformaci pohlížet jako na komplexní projekt řešící urbánní prostor z perspektivy maxima relevantních disciplín.

Hlavními principy návrhu proto jsou přirozenost, městotvornost, provázanost a flexibilita rozvoje. Charakter návrhu je komplexní, ideová, dopravně-urbanistická studie. Funkčnost (parteru) navržené zástavby a veřejných prostorů, propojení města a úpravy řešení veřejné dopravy jsou komplexně provázány s dopravní transformací samotné komunikace SJM. Je pravda, že některé z navržených zásahů by bylo možné z celkové koncepce vyjmout a z čistě konstrukčně-technického hlediska je zrealizovat zcela samostatně bez jakékoli koordinace. Na druhou stranu by tím získaly charakter akontextuálních, odříznutých a nekompatibilních zásahů, jejichž plný potenciál by byl promarněn. Synergie navržených opatření je tedy z pohledu celkové efektivity a kvality městského prostředí velice důležitá. Samotný návrh je přiložen jako samostatný výkres.

### 5.1 Doprava

Obraznou i doslovnou páteří projektu je vlastní dopravní prostor Severojižní magistrály, který by po navrhovaných úpravách již magistrálou být neměl. Prvním důležitým koncepčním rozhodnutím pro transformaci je potvrzení současné půdorysné stopy SJM. Argumenty pro poziční kontinuitu jsou následující. Stávající pozice je v území fixovaná a s postupem času a dalším stavebním rozvojem<sup>34</sup> se bude stabilizovat stále více. Současná trasa je plynulá, relativně přímá a čitelná. Rozdělení do dvou jednosměrných koridorů v úseku Nuselský most - Hlavní nádraží bude zachováno, zejména z důvodu omezení

---

<sup>34</sup> Příkladem vnější fixace může být právě probíhající stavba developmentu Masarykovo nádraží - CBD v ulici Na Florenci.

uličního profilu stávající zástavbou: pokud by se oba směry měly nacházet v jednom koridoru, nezbyl by dostatek prostoru pro velkorysé a kvalitní řešení ploch pro pěší, cyklisty i zeleň. Rozdělení proudů dopravy v okolí Národního muzea není vzhledem k Václavskému náměstí ideální, nicméně kladem je intuitivní návaznost na vinohradský úsek. Kvalitní návaznost veřejného prostoru s institucí lze řešit v rámci vyšší úrovně detailu např. velkorysostí přechodů, sjednocujícím materiálovým řešením, detaily rozhraní a variantně v budoucnu se zklidněnou IAD formou sdíleného prostoru s motorovou dopravou. Z dříve vypracovaných studií je také patrné, že pokusy o převod povrchové dopravy pouze za Muzeum vedly k agresivním dopravním řešením narušujícím přirozený pohyb a strukturu města, což není žádoucí.

Druhým důležitým koncepčním rozhodnutím je úprava uličního profilu a omezení maximální povolené rychlosti za účelem zklidnění Severojižní magistrály v celé její délce. Návrh redukuje Magistrálu na dva průběžné jízdní pruhy v obou směrech s případným rozšířením o řadící pruhy v místech křižovatek<sup>35</sup>. Tento počet pruhů je v souladu se záměrem ÚRM z roku 2009 a Iniciativou za humanizaci magistrály reprezentující MČ Praha 2, 4 a 7 [19]. Dva průběžné pruhy v obou směrech navrhuje předcházející studie (především nejaktuálnější od Gehl Architects a částečně i studie TSK-ÚDI). Navíc v navrženém profilu 2+2 funguje již v současnosti výrazná část Magistrály vedená po estakádě a také navazující Hlávkův most. Profil ulice by byl v obou směrech průběžně doplněn také o cyklistický pruh, stromořadí a tam, kde by to bylo možné a vhodné, o podélné parkování. Omezení rychlosti počítá s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h, v místech s vysokou koncentrací pěších (např. předprostor Národního muzea) by byla nejvyšší rychlost omezena na 30 km/h.

Třetím, nejvýznamnějším koncepčním rozhodnutím a také nejzajímavějším dilematem ohledně Severojižní magistrály bylo odstranění estakády. Argumenty pro likvidaci této konstrukce a přesunutí komunikace na terén jsou následující: padesátiletá životnost ocelové konstrukce vyprší už v příštím desetiletí a hrozí riziko jejího kolapsu, zvláště v kontextu uzavření nedalekého mostu SJM na Vltavské z bezpečnostních důvodů [21]. Došlo by ke snížení dominance IAD v prostoru bývalých hradeb a odstranění významné bariéry. Zachování a případné obestavění estakády v současné podobě by

---

<sup>35</sup> Výkres návrhu nicméně vzhledem k rozsahu práce do takového detailu nezachází.



znamenaloby vědomé a definitivní zafixování principiálně špatného řešení (i kdyby byl výsledný platformový stav kvalitní, stále by byl charakterem a měřítkem zcela neadekvátní pražskému kontextu<sup>36</sup>). Návrat komunikace na úroveň terénu by dlouhodobě snížil rizika, zvýšil trvalou udržitelnost a přinesl mnohem větší flexibilitu ohledně budoucího vývoje zástavby, dopravy i společnosti včetně tzv. černých labutí<sup>37</sup>. Úrovňové řešení by bylo vhodnější pro aktivity parteru, úpravy tras MHD, prostupnost území i křížení komunikací a bez konstrukce estakády by se celkově zvýšil potenciál dotčeného prostoru z hlediska kvality, využití i ekonomické návratnosti.

Pro zachování estakády pak hovoří tyto argumenty: ačkoli je most vedoucí od Hlavního nádraží až k Hlávkovu mostu cizorodým prvkem, je také určitým mementem své doby a konstrukce estakády by mohla poskytnout velice zajímavý potenciál<sup>38</sup> včetně výhledu. Prostory pod samotnou estakádou by získaly při zklidnění dopravy a koncepční úpravě okolí určitý *genius loci* a možnost smysluplného využití. Zároveň jde o funkční a efektivní dopravní propojení na dané trase neomezující provoz Masarykova nádraží. Odstranění konstrukce a vybudování nové komunikace včetně přemostění kolejíště by bylo nákladné.

Přesto argumenty pro likvidaci nakonec převážily. Z hlediska realizace tohoto zásahu je jeho nejproblematictější částí překonání Masarykova nádraží, které ovšem není nereálnou možností. Nahrazení naddimenzované estakády kratším viaduktem zmiňuje i navrhuje studie od Gehl Architects<sup>39</sup> a konkrétní plány na tento most existovaly již v druhé polovině 30. let 20. století, jak ilustruje obrázek níže. Současná situace navíc v měřítku 1:1 ilustruje možné řešení: rovnoběžné nájezdové rampy vedoucí z křižovatky U Bulhara oběma směry zvládají zachovat průjezdnou výšku pro vlaky a zároveň vystoupat na úroveň střechy odbavovací haly Hlavního nádraží. Pokud by došlo k odpovídajícím dopravně-inženýrským úpravám, mohl by navržený stav křižovatky fungovat analogicky, jako fungují tyto rampy nyní.

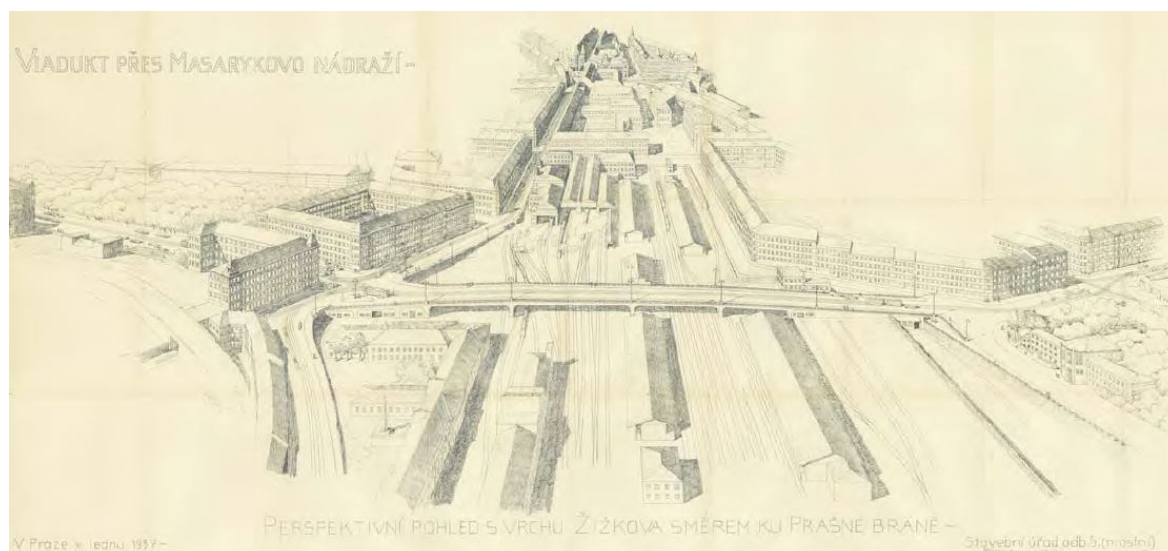
---

<sup>36</sup> Jak prokázala zmíněná výstava návrhů zástavby Masaryk Station Development v roce 2011.

<sup>37</sup> Termín pro vzácnou, neočekávanou událost, která může zcela změnit paradigma určité problematiky. V tomto kontextu by se mohlo jednat např. o náhlý technologický skok.

<sup>38</sup> Již ikonickým příkladem takové konverze je tzv. High Line v New Yorku (USA). Nevyužívaná nadzemní dráha se změnila v jeden z nejúspěšnějších veřejných prostorů v celosvětovém měřítku.

<sup>39</sup> V problematičtější podobě také studie od SATRA/VHE.



*Obr. 15 Perspektivní zákres návrhu viaduktu přes Masarykovo nádraží*

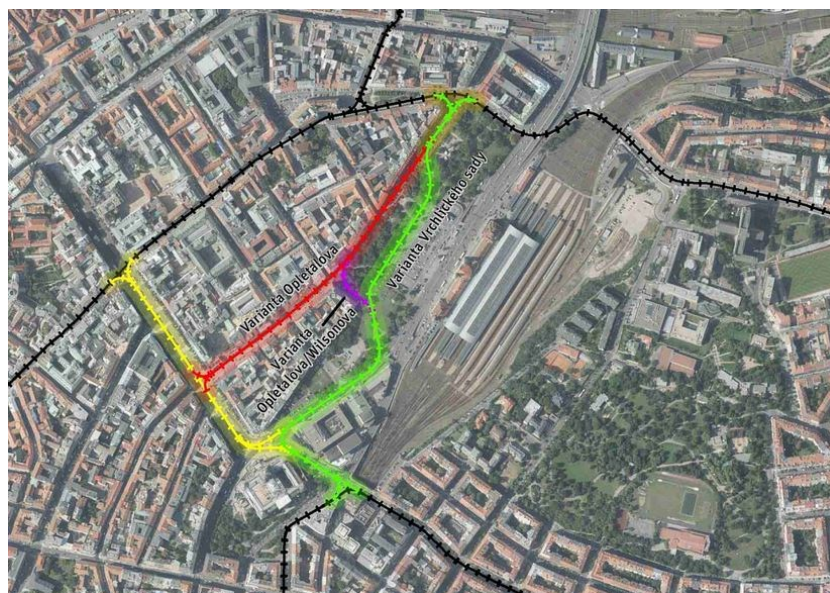
Díky transformaci založené na výše popsaných třech základních principech dojde k významnému zlepšení návaznosti na okolí a příčné prostupnosti i průjezdnosti Severojižní magistrály. Všechny stávající podchody pro pěší budou zrušeny a nahrazeny úrovnňovými přechody, zároveň na vhodných místech přibudou nové přechody a případně prostory sdílené s motorovou dopravou<sup>40</sup>. Z hlediska IAD budou zrušena všechna mimoúrovňová křížení<sup>41</sup> a doplněny nové, světelně řízené křižovatky. Z hlediska MHD budou umožněny úpravy a rozšíření sítě tramvajových tratí, které jsou významnou součástí transformace Severojižní magistrály a její integrace do tkáně města.

V oblasti Těšnova dochází k narovnání tramvajové trati směřující na Štvanici a ve směru k Florenci k jejímu standardnímu začlenění do úrovnňové křižovatky Magistrály s ulicí Sokolovská namísto předchozího mimoúrovňového křížení s nájezdem na SJM. Analogický krok, který také umožnila eliminace estakády, se odehrává na křižovatce U Bulhara: díky poklesu SJM na úroveň terénu lze tramvajovou trať vedoucí ze Žižkova na Nové Město přirozeně a napřímo integrovat do křižovatky a zrušit tím stávající zákrutu podjíždějící pod Magistrálou. Zjednodušení křižovatky přispívá také navržené přetrasování do Hyberské, odkud se tramvajové trať přes ulici Opletalova napojí na stávající koleje v Jindřišské. Částečně v původní stopě kolejí vzniká kolem bloku tramvajové obratiště

<sup>40</sup> Vhodně se jeví např. boční komunikace na náměstí I. P. Pavlova či část ulice Na Florenci.

<sup>41</sup> Výjimkou je nábřeží Vltavy před Hlávkovým mostem - toto křížení už prakticky patří k předpolí mostu, na jehož niveletu je potřeba se SJM navazovat a není tedy možné tuto situaci změnit.

v podobě smyčky. Nejvýraznější navržená změna vychází z dlouhodobých plánů<sup>42</sup> hlavního města Prahy na tramvajové propojení ulice Vinohradská s Hlavním nádražím a návrat tramvají do horní poloviny Václavského náměstí. Oba tyto zásahy by opět propojily Vinohrady s Novým Městem, prospěly přetížené trati ve Vodičkově a Jindřišské, zahustily dopravní síť a nabídly alternativní spojení pro případ havárie.



*Obr. 16 Varianty tramvajových tratí Vinohradská - Hlavní nádraží*

Návrh vychází z varianty „Vrchlického sady“ (zeleně označená trasa na obrázku výše), která vytváří vhodný dopravní uzel (vlak, metro, tramvaj) a zároveň v sobě nese potenciál revitalizovat neblaze proslulý předprostor Hlavního nádraží. V návrhu je nicméně upravena trasa této varianty v úseku mezi Vinohradskou a Vrchlického sady, kde je přesunuta do ulice Washingtonova. Tím vzniká čitelná osa nádraží - Václavské náměstí, přičemž přímá trať bez zatáček umožňuje vyšší variaci a rozsah zástavby, bude řešeno v následující podkapitole. Vedení tramvajových kolejí po Magistrále dle původní varianty není v kontextu návrhu ideální, protože by znamenalo lokální rozšíření a změnu charakteru komunikace. Vedení trati před Hlavním nádražím a dále v původní stopě kolejí v ulici Opletalova přímo pokračuje do Hybernské a dobře navazuje na úpravy vedení v oblasti křižovatky U Bulhara.

<sup>42</sup> V roce 2018 byly dokonce podniknuty konkrétní kroky k realizaci těchto záměrů, kterými jsou návrh změny územního plánu ohledně trati k Hlavnímu nádraží, položení kolejí v prostoru mezi Národním muzeem a jeho novou budovou a nejaktuálněji pověření RHMP Dopravnímu podniku k zahájení přípravných prací ohledně vedení tratě Václavským náměstím.

## 5.2 Urbanismus

Urbanismus je v nejširším slova smyslu tvorba prostředí. Z urbanistického hlediska se tedy návrh zabývá především kvalitou prostoru jako celku a vztahem mezi hmotami a veřejným prostorem. Hlavními tématy a úkoly této práce jsou: (re)definice veřejných prostranství (náměstí, ulic a parků), definice zastavitelných území a jejich hranic či přímo uličních čar, doplnění uliční sítě a vazeb a funkční reorganizace dopravních ploch. Cílem je nalézt komplexní koncepční přístup za účelem celkové revitalizace oblasti Severojižní magistrály. Hlavní myšlenkou návrhu je doplnění struktury města, jeho (opětovné) propojení a jednoznačná definice prostorů, nároží, ulic a bloků.

V oblasti jsou navrženy tři odlišné typy práce s územím, které vychází z charakteru pozemku, jeho velikosti a jeho vztahu k navazující městské struktuře. Zaprvé se jedná o dostavbu stávajících, narušených bloků, zadruhé pak přímo o návrh nových, samostatných kompaktních bloků, které jsou více či méně determinovány vazbami na existující městskou strukturu, již respektují a kompaktně doplňují. U obou těchto kategorií jsou ve výkresu definovány uliční čáry. Třetí typ přístupu definuje velké rozvojové plochy o rozloze vyšší než 10 000 m<sup>2</sup>, u nichž jsou určeny pouze hranice zastavitelnosti. Vlastní struktura těchto transformačních území by měla ideálně být nalezena formou architektonicko-urbanistické soutěže vycházející z kvalitně definovaného zadání. Vztah těchto ploch k okolní struktuře je méně definovaný. V následujících odstavcích jsou postupně od jihu k severu popsány navržené urbanistické zásahy a jejich principy.

V trojúhelníku zbytkové zeleně, který vytváří rozdělující se Magistrála po výjezdu z Nuselského mostu a hrana prvního vinohradského bloku, je navržena budova ve tvaru klínu. Její pozice přesně v ose Nuselského mostu a symbolické rozetnutí SJM na dvě poloviny ji předurčují k roli dominanty minimálně kompoziční, pokud ne výškové. Velmi silná hmota by mohla pomoci vytvořit identitu nové městské třídy. Zároveň by po jejích bocích měla proběhnout revitalizace zbytkových zelených ploch a parkoviště na plnohodnotné parky, které mají potenciál vytvořit velmi příjemné místo na hraně vinohradské terasy s ojedinělým výhledem. Zde by mělo vzniknout velmi důležité provázání s parkem Folimanka táhnoucím se až do Nuselského údolí i zahradou Ztracenka, díky čemuž by se toto místo mohlo stát součástí zelené sítě přilehlých čtvrtí. Fügnerovo

náměstí nacházející se o dva bloky dále se díky zklidnění SJM a doplnění přechodů zbaví podchodu, což by mělo být impulsem pro vznik plnohodnotného veřejného prostranství lokálního významu, ať už ve formě parku, náměstí či jejich kombinace. O další tři bloky dále leží náměstí I. P. Pavlova s velmi frekventovaným křížením s vysokou fluktuací pěších. Nejde a pravděpodobně nikdy nepůjde o náměstí v archetypálním slova smyslu, nicméně jeho celková rehabilitace, doplnění zeleně s mobiliářem a rozšíření ploch pro pěší o minoritní rovnoběžné komunikace (plně či formou sdíleného prostoru) by z něj vytvořily výrazně příjemnější místo, které není nutné pouze co nejrychleji opustit.



*Obr. 17 Schwarzplan - původní stav a návrh*

Centrální oblast kolem Národního muzea, těžiště řešeného území, bude zahuštěna, zpřístupněna, zprostupněna a mnohem jednoznačněji vymezena vztahem zastavěného a volného prostoru, čímž na ni bude kladen adekvátní důraz a zvýší se její význam z hlediska městské struktury. Nejprve její vnější definice podél ulice Legerovy: v drobném pozemku trojúhelníkového tvaru nad Čelakovského sady se skrývá klasická prostorová rezerva - momentálně slouží pro výstup z podchodu pod SJM. V okamžiku, kdy tato funkce pozbyde smyslu díky úrovnovému propojení Vinohrad a Čelakovského sadů, lze jej využít pro dostavbu kompaktního bloku a doplnění stávající struktury v jejím duchu. Tento objekt je velmi důležitý pro prodloužení uliční čáry podél SJM, která pozitivně ovlivňuje její charakter. Podél této pokračující uliční čáry budou dostavěny dva kompaktní bloky nad kolejištěm Hlavního nádraží, které se hranou přimykají k Magistrále. V tomto místě díky nové výstavbě vznikne pěší propojení podél SJM a terénní hrany k Hlavnímu nádraží. Dvě nově vzniklé ulice (jedna s výhledem na Hlavní nádraží a Prahu) vycházející z vinohradské uliční sítě navazují na „ulice“ kolem Státní opery a přispívají k mnohem lepšímu propojení obou oddělených čtvrtí. Křižovatka SJM a Vinohradské získává čitelné nároží. Vnější definice muzejní oblasti pokračuje podél Wilsonovy ulice zastavěním degradovaných, nefunkčních zelených prostorů s parkovištěm a izolační zelení. Dva kompaktní bloky navazující na novoměstskou strukturu definují novou uliční čáru Washingtonovy i Wilsonovy a stejně jako výše popsané dva bloky významně přispějí k novému charakteru SJM jako městského bulváru. Díky lehkému rozestoupení obou těchto bloků od sebe zde vznikne důstojný předprostor Státní opery a začne fungovat zamýšlená průhledová osa vedoucí od ulice Na Příkopech právě k budově Státní opery, čímž se této instituci dostane odpovídajícího zdůraznění. Ztráta stromů zmíněnou zástavbou bude kompenzována novým průběžným stromořadím a revitalizací Čelakovského sadů a Vrchlického sadů, z nichž vzniknou kvalitní a uživatelsky přívětivé parky.

Nyní bude popsána vlastní muzejní oblast sevřená rameny Severojižní magistrály. Vozovky, které ji příčně rozdělují na dvě části, budou odstraněny a v rámci sdíleného prostoru zde bude vedena pouze tramvajová trať. Tím se celý prostor scelí s předprostorem bývalého Federálního shromáždění a potažmo i s předprostorem Státní opery, díky čemuž vznikne jednotná oblast kulturních solitérů. V rámci podpory tohoto konceptu a především identity celého místa bude nevhodná budova i funkce parkovacího domu v severním cípu oblasti nahrazena novým objektem s funkcí odpovídající prostoru i exkluzivní poloze.

Veřejná, kulturní instituce se přímo nabízí vzhledem ke kontextu opery a muzea. V celém území bude výrazně zlepšena prostupnost pro pěší podélným i příčným směrem, především pak v oblasti Národního muzea, kde dochází díky zvoleným úpravám k opětovnému provázání s Václavským náměstím, které se tak stává de facto celé reprezentativním předprostorem tohoto objektu. Nově navržená zástavba bude respektovat výškovou hladinu svého okolí a využívá pouze degradované prostory s nevhodnou funkcí. Objekty zde navrhované jsou hodny té nejvyšší pozornosti: určují významná nároží, uliční čáry a dotvářejí identitu jednotlivých čtvrtí, jelikož se nacházejí na jejich rozhraní.

Před Hlavním nádražím se odehrává v rámci této práce jediný, ale o to významnější konkrétní zásah do funkčního využití území, kterým je přesun autobusového nádraží z nedaleké Florence. V kombinaci s přivedením tramvajové trati přímo před odbavovací halu tak vzniká dopravní hub, který v jednom uzlu propojuje vlakové a autobusové nádraží (mezinárodní i vnitrostátní) s městskou hromadnou dopravou (tramvaj a metro). Autobusové nádraží je vyřešeno jako konverze a dostavba současného objektu odbavovací haly po celé délce Vrchlického sadů. Díky tomu objektu sice dojde k redukci stávajícího parku, ale zároveň i k jeho jasnějšímu vymezení a jeho přeměně na konkurenceschopný veřejný prostor, který tak bude moci plnit funkci jednoho z klíčových pražských uzlů. Menší rozloha Vrchlického sadů a jejich nový, více formální charakter napomohou sociální kontrole a údržbě tohoto prostoru. Na pojízdné střeše rozšířeného objektu je udržena stávající výšková úroveň v jedné niveletě s Magistrálou, po níž přijíždějí autobusy<sup>43</sup>, nádraží by mělo fungovat také uvnitř dostavby. Existuje zde synergie všech aspektů: nádraží získá lepší dopravní napojení a atraktivní polohu, bude těžit z propojení s ostatními druhy dopravy, pomůže vyřešit problémový prostor, uvolní cenné pozemky a zvýší svůj potenciál pro budoucnost. Parter dostavby má díky koncentraci cestujících velmi atraktivní parametry pro obchod a služby. V rámci nové konstrukce dojde k propojení s úrovní Vrchlického sadů pro pěší, kteří budou moci využít pro vstup do nádraží nejen vnitřní prostor odbavovací haly, ale také upravený předprostor historické Fantovy budovy díky velkorysému přechodu se světelnou signalizací.

---

<sup>43</sup> Řešení dopravního napojení není ve výkresu zcela záměrně zakresleno ani schematicky, protože jde o problematiku velice přesahující schopnosti autora, který se spokojí s konstatováním, že řešení existuje.

Křižovatka U Bulhara poskytuje po transformaci dvě plochy k zástavbě: jedna vznikla díky eliminaci estakády a zrušení tramvajového podjezdu, druhá je plochou železničního brownfieldu a dlouhodobě se počítá s její zástavbou. Obě pozice jsou urbanisticky významné, protože potvrzují usazenou křižovatkou určením nároží a definují uliční čáru a aktualizovaný charakter zklidněné Magistrály. Oba bloky se vztahují ke stávajícímu bloku půdorysně i výškově a tvoří s ním cenný soubor vymezující čitelný městský prostor v chaotickém okolí. Na západní straně nově navrženého viaduktu se momentálně nachází dynamický soubor novostaveb těsně před začátkem realizace, na východní straně viaduktu pak leží transformační plocha železničního brownfieldu a podřadných ploch. Díky přesunu autobusového nádraží na ni navazují ještě tyto dopravní plochy a společně tvoří rozvojové území o rozloze blížící se 5 hektarům, které by mělo být řešeno formou urbanistické soutěže v rámci vymezených hranic.

Magistrála se vrací na terén v místě křížení s ulicí Křižíkova, kde se plně projevuje potenciál úrovněvého řešení: celé oblasti namísto estakády jednoznačně dominuje budova Muzea hl. m. Prahy, jež je původně usazena v relativně kontinuálním pruhu zbytkové a izolační zeleně, který vede podél trasy SJM až k Vltavě. Analogicky jako v okolí Národního muzea i zde vzniká oblast, které muzeum dominuje také významově. Její vnější hranice pomáhá vymezit ustoupená uliční čára dostavby proluky na nároží standardního bloku a dostavby bloku v ulici Za Poříčskou bránou nad vestibulem stanice metra Florenc. Stávající zástavba a samotná instituce tvoří západní a jižní hranici. Ze severu uzavření dotváří nová zástavba, která potvrzuje navazující uliční fronty ulic Sokolovská a Na poříčí. Díky tomu vzniká před Muzeem hl. m. Prahy plnohodnotný předprostor a koncentrované veřejné prostranství s novou identitou a zcela odlišným vnímáním prostoru. Toto parkové náměstí překračuje trasu Magistrály, a pokud by to dopravní situace v ulici Ke Štvanici umožnila, mohlo by formou sdíleného prostoru (který je navržen v ulici Na Florenci) zasahovat ve východo-západním směru „od fasády k fasádě“. Zmíněná dvojice protilehlých bloků podélnou stranou rovnoběžných s vedením Magistrály je historicky prvním souvislým napojením struktur Karlína a Nového Města. Jedná se o zcela zásadní elementy z hlediska návratu městského charakteru: každá jednotlivá hrana i roh obou bloků má definující funkci: vytváří důležitá nároží křižovatek a navazují na uliční síť. Jasně oddělují předmostí a uvolňují návaznost na řeku, z druhé strany vymezují veřejné prostranství. Mezi nimi probíhající Magistrálu se zde proměňuje na městský bulvár



s aktivním parterem a standardním vztahem k městu. Vzhledem ke své poloze a právě popsané roli by se mělo jednat spíše o standardní městské domy respektující výšku a charakter okolí, než o dominantní solitéry. Zástavba využívá nefunkční, zbytkové plochy degradované vedením SJM, vznik západního bloku je umožněn také díky zrušení estakády a přetrasování tramvajové tratě. Ministerstvo zemědělství získává důstojný předprostor včetně stromové zeleně. Mnohé studie pracovaly na zastavěných pozemcích se zachováním zeleného pásu, nicméně pořád by se nejednalo o plnohodnotný park, ale úzkou zeď podél bulváru, což v kombinaci s několika set metrů vzdáleným ostrovem Štvanice hovoří ve prospěch vzniku městské struktury se smysluplnou dynamikou a jasnými charaktery: uvolněné předmostí a zelený prostor instituce, koncentrované město, náměstí s dominujícím muzeem.

Návrh bere v úvahu diskutované budoucí záměry, snaží se vnímat možný vývoj a zachovat si určitou schopnost reakce na změny paradigmatu. Všechny tyto aspekty se projeví především v rozhodnutí přesunout SJM v maximální možné míře na terén a koncentrovat dopravní terminály na Hlavním nádraží. Například se dlouhodobě hovoří o možnosti zcela zrušit Masarykovo nádraží<sup>44</sup>: provoz vlaků by se přesunul na Hlavní nádraží (za předpokladu velmi náročných úprav) a v rozsáhlém prostoru kolejiště by mohlo vzniknout město<sup>45</sup>. Oproti současnému stavu či variantě se zachovanou estakádou by návrh na tuto alternativu reagoval mnohem lépe: zjednodušeně by stačilo nahradit viadukt pozemní komunikací v jeho trase a mohlo by vzniknout propojené plnohodnotné město bez zafixovaných platformových řešení a nových staveb vztahujících se k parteru nad přirozenou topografií.

Z hlediska funkčního využití se tato práce vyjadřuje zejména k přesunu autobusového nádraží a jediné kulturní instituci, nicméně z hlediska dlouhodobé udržitelnosti by nová zástavba rozhodně neměla být monofunkční, a naopak by měla být v dlouhém časovém horizontu co nejvíce univerzální a adaptabilní. Hlavním rizikem pro oblast je vznik exkluzivních, výhradně administrativních projektů bez reálné návaznosti na svoje okolí, které by umrtvily město a promarnily naznačený potenciál.

---

<sup>44</sup> Např. projekt známý pod kódovým označením Nové spojení 2.

<sup>45</sup> Plochy tohoto potenciálního budoucího rozvoje jsou vyznačeny ve výkresu.

## 6 Ekonomický propočet

Členění této kapitoly odpovídá subúsekům řešené oblasti, které byly definovány v druhé kapitole. Úsek A bude zaměřen na propočtení současné ztráty (respektive potenciálu) z hlediska výše nájmu a nevyužívaných prostorů. V Úseku B se bude oproti tomu jednat o stanovení potenciálu hrubé plošné kapacity prostorových rezerv ovlivněných Severojižní magistrálou, jejichž zástavba a využití by byly velmi významně podpořeny či přímo podmíněny navrženou transformací Magistrály. Před vlastním výpočtem bude pro každý úsek popsán základní metodický postup a předpoklady.

### 6.1 Úsek A

Hlavním předpokladem pro Úsek A je, že negativní externality vycházející z velmi silného dopravního zatížení, tedy emise, hluk či omezení uživatelské kvality prostředí, mají významný záporný vliv na cenu a míru využití nemovitostí v bezprostředním kontaktu se Severojižní magistrálou. Oproti tomu ceny u zcela srovnatelných nemovitostí, které se nachází byť jen o blok dál, ale již netrpí přímou přítomností Magistrály, se budou pohybovat na průměrné úrovni dané čtvrti, tedy Nového Města či Vinohrad, a míra jejich využití bude vyšší. Realitní makléři zmiňují až třetinový rozdíl mezi cenami [26]. V ekonomii je jedním ze způsobů operace s analogickými jevy tzv. metoda hédonické ceny, která se kromě dalšího zabývá identifikováním a kvantifikováním vlivu environmentálních skutečností na cenu nemovitostí. Jinými slovy se tato metoda používá k určení, jak kvalita prostředí ovlivňuje cenu, již jsou spotřebitelé ochotni zaplatit, a jakou konkrétní část z celkové ceny jistě nemovitost činí vliv kvality prostředí [20]. Jedná se o sofistikovanou metodu, která svým rozsahem a náročností přesahuje cíle a možnosti této práce, její existence nicméně potvrzuje smysluplnost základních předpokladů a použité metodiky. Ačkoli je trh s nemovitostmi velmi specifický a vyznačuje se tím, že neexistují dva totožné a zcela zaměnitelné statky, v případě SJM je vliv dopravní tepny natolik výrazný, že je (přinejmenším pro účely této práce) relevantní předpokládat, že veškerý rozdíl v cenách je způsoben právě a pouze její přítomností. Důležitým faktorem, který umožňuje pracovat s tímto základním předpokladem, je také použití průměrných cen za metr čtverečný pro celé zkoumané oblasti. Ani jedna z oblastí není homogenní, ale zprůměrováním budou výsledná data očištěna o vliv kvalit a konkrétní polohy jednotlivých

nemovitostí (stáří, velikost, kvalita, výhled, vzdálenost od veřejné infrastruktury apod.). Druhý zásadní předpoklad je členění objektů na bytové a nebytové (komerční) prostory. Pracuje s premisou, že v 1. NP, tedy parteru, který je v přímém kontaktu s veřejným prostorem, se nacházejí pouze komerční nebytové prostory, a ve všech vyšších podlažích jsou pouze prostory určené pro bydlení. Důvodem pro toto rozčlenění je převaha přítomnosti typického vinohradského činžovního domu, který má ideální potenciál přesně pro toto využití<sup>46</sup>. Veřejné instituce a komerční využívání bytových prostor nejsou v tomto zjednodušeném modelu uvažovány.



*Obr. 18 Vymezení zkoumaných oblastí (červeně oblast Magistrála, modře Vinohrady)*

Pro následující propočty byla zakoupena data z aplikace CenovaMapa.cz, která zpracovává skutečně prodané ceny bytových i nebytových prostorů<sup>47</sup> a je schopna generovat průměrné ceny pro libovolně určené oblasti, takže je relevantním zdrojem pro

<sup>46</sup> Fakt, že tomu tak kvůli SJM reálně není a funkce bydlení byla z části nahrazena administrativou a ubytovacími službami, je diskutován v kapitole 3.

<sup>47</sup> Veškerá data byla zakoupena od Katastru nemovitostí, jak uvádí webové stránky aplikace.

jejich reálné porovnání. Jelikož je pro účely této práce důležitý především stabilní relativní rozdíl mezi oblastmi (a nikoli absolutní současná cena), nebyla v aplikaci záměrně omezena doba koupě, takže byla vždy zpracována data všech prodaných nemovitostí od roku 2014. Absolutní současná průměrná cena za metr čtverečný by tedy vzhledem k aktuální situaci na realitním trhu v Praze byla určitě vyšší. Aby bylo možné určit vliv SJM konkrétně, jsou definovány dvě oblasti, které budou porovnány (na obrázku výše). První oblast „Magistrála“ odpovídá přesně rozsahu celého Úseku A a zahrnuje všechny domy, jejichž fasáda je v přímém kontaktu se Severojižní magistrálou anebo se nacházejí mezi jejími jednosměrnými rameny. Druhá oblast „Vinohrady“ byla zvolena z hlediska urbánní struktury analogicky: je rovnoběžná s první oblastí a jejich rozsah je přibližně stejný: zastavěná plocha oblasti Magistrála je 57 900 m<sup>2</sup> a oblasti Vinohrady 54 200 m<sup>2</sup>.

### *Bytové prostory*

Do aplikace cenové mapy byly pro obě oblasti zadány totožné parametry: stáří transakce nepřesáhlo rok 2014, nebyla zadána žádná omezení z hlediska konstrukce či stáří budovy, ani žádná omezení z hlediska počtu místností či plochy bytu. V obou případech byla zpracována data pro maximální počet 50 bytových jednotek<sup>48</sup> a výsledky jsou uvedeny v tabulce níže<sup>49</sup>. Výstupy z aplikace se nacházejí v přílohách.

| Oblast     | Průměrná kupní cena [Kč/m <sup>2</sup> ] | Maximální cena [Kč/m <sup>2</sup> ] | Minimální cena [Kč/m <sup>2</sup> ] | Směrodatná odchylka |
|------------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| Magistrála | 80 131                                   | 118 729                             | 49 731                              | 18 221              |
| Vinohrady  | 102 879                                  | 230 672                             | 69 098                              | 38 774              |

*Tab. 3 Kupní ceny bytových prostor*

Nejdůležitějším údajem vyplývajícím z tohoto porovnání je, že průměrná cena za metr čtverečný je v oblasti Magistrály o zhruba 20% nižší než v oblasti Vinohrad. Z dalších údajů lze vyčíst, že v oblasti Magistrála jsou ceny mnohem stabilnější a maximální cena je zhruba 150% ceny průměrné. V oblasti Vinohrady je maximální cena

<sup>48</sup> Aplikace neumožňuje započítání více než 50 transakcí v rámci jedné oblasti. Z výběru jsou vynechány ty nejméně relevantní transakce.

<sup>49</sup> Snímky obrazovky s výsledky z aplikace se nacházejí v kapitole Přílohy.

více než dvojnásobkem ceny průměrné a především minimální cena se významně (přes 85%) blíží průměrné ceně v oblasti Magistrála. Z výše uvedeného je patrné, že SJM je z hlediska ceny nemovitostí zásadní limitou a snižuje potenciál výrazně vysoké ceny - opravdu luxusní a patřičně drahý byt velice pravděpodobně nebude ležet v přímém kontaktu se Severojižní magistrálou. Aby bylo možné stanovit celkovou současnou ztrátu hodnoty nemovitostí způsobenou SJM, byl zvolen postup, který je následně kvantifikován v tabulce níže. Hrubá podlažní plocha (HPP) oblasti Magistrála je součin zastavěné plochy a průměrné podlažnosti této oblasti<sup>50</sup>. Hrubá podlažní plocha nicméně pokrývá celou plochu objektu včetně konstrukcí, komunikací a společných prostor a je tedy potřeba ji očistit na užitnou plochu (UP). Užitná plocha bytu je čistá plocha podlah bytu bez konstrukcí, balkonů apod. Průměrný poměr mezi HPP a UP byl určen kvalifikovaným odhadem na základě průzkumu půdorysů typických objektů. Celkovou finanční ztrátu získáme součinem užitné plochy a rozdílu cen mezi oblastí Magistrála a oblastí Vinohrady.

| <b>Zastavěná<br/>plocha<br/>[m²]</b> | <b>Průměrná<br/>podlažnost<br/>[-]</b> | <b>Hrubá podlažní<br/>plocha<br/>[m²]</b> | <b>Poměr UP<br/>a HPP<br/>[-]</b> | <b>Užitná<br/>plocha<br/>[m²]</b> | <b>Cenový<br/>rozdíl<br/>[Kč]</b> | <b>Celková<br/>ztráta<br/>[Kč]</b> |
|--------------------------------------|--|---|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| 57 900                               | 4                                      | 231 600                                   | 0,7                               | 162 120                           | 22 748                            | 3 687 905 760                      |

*Tab. 4 Současná celková ztráta hodnoty nemovitostí v oblasti Magistrála (bytové prostory)*

Současná ztráta hodnoty nemovitostí v oblasti Magistrála vyjádřená v průměrné prodejní ceně tedy činí více než 3,5 miliardy Kč. Celková ztráta bude nicméně z hlediska bytových prostor ještě vyšší – není zde započítán vliv Severojižní magistrály na samotnou obsazenost bytových prostor. Lze důvodně předpokládat, že určitá část bytů bude kvůli kombinaci hluku a emisí z dopravního zatížení s orientací, dispozicí a umístěním bytu natolik nevhodná, že bude pronajímatelná s výrazně nižším výnosem anebo výnosem tak nízkým, že se pronájem majitelům z hlediska nákladů na údržbu apod. nevyplatí a tyto prostory budou dlouhodobě nevyužívány. Na rozdíl od nebytových prostorů v parteru ale bohužel nejsou k dispozici nástroje, které by pro zjištění těchto informací šlo v rozsahu této práce využít, a proto tato eventualita nebude uvažována.

<sup>50</sup> Výrazně převažující a průměrný počet podlaží pro oblast Magistrála je 5 nadzemních podlaží [23], tzn. pro výpočet 4 nadzemní podlaží využitelné pro bytové prostory.

### *Nebytové prostory*

Stejně jako u bytových prostorů byly do aplikace cenové mapy pro obě oblasti zadány totožné parametry: stáří transakce nepřesáhlo 4 roky a nebyla zadána žádná omezení z hlediska konstrukce a stáří budovy či plochy prostoru. V obou případech byla zpracována data pouze pro 3 uskutečněné transakce nebytových jednotek. Vzhledem k nízkému počtu dat jsou v tabulce níže uvedena (při použití stále stejných parametrů) také data pro celá katastrální území Nové Město a Vinohrady, mezi nimiž se úsek A nachází a pro které existuje 11, respektive 55 záznamů uskutečněných transakcí, což relativně zvyšuje spolehlivost údajů.

| <b>Oblast</b>      | <b>Průměrná kupní cena [Kč/m²]</b> | <b>Maximální cena [Kč/m²]</b> | <b>Minimální cena [Kč/m²]</b> | <b>Směrodatná odchylka</b> |
|--------------------|------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| Magistrála         | 47 766                             | 65 886                        | 25 253                        | 0                          |
| Vinohrady          | 49 433                             | 76 213                        | 33 670                        | 0                          |
| Nové Město (k. ú.) | 54 347                             | 71 628                        | 35 702                        | 12 286                     |
| Vinohrady (k. ú.)  | 35 484                             | 49 801                        | 23 068                        | 7 339                      |

*Tab. 5 Kupní ceny nebytových prostor*

Z tabulky není čitelný zásadní vliv SJM na cenu nebytových prostorů, nicméně díky nedostatku dat nelze učinit spolehlivý závěr. Z porovnání katastrálních území vyplývá přirozený poznatek, že cena za metr čtverečný roste s blízkostí vůči centru. Katastrální oblast Vinohrady je totiž velmi rozsáhlá a rozkládá se také mimo (širší) centrum Prahy, což se nepochybně projevuje na nižší průměrné ceně. Z průměrných kupních cen pro všechny oblasti (a faktu, že SJM se nachází přímo na hranici mezi Novým Městem a Vinohrady) lze s nižší spolehlivostí a při větší míře zobecnění předpokládat, že reálná průměrná kupní cena nebytového prostoru v oblasti Magistrála bude činit 50 000,- Kč. Tento údaj bude využit pro další výpočty, ale je potřeba brát na zřetel fakt, že může být kvůli nedokonalostem trhu s nemovitostmi oproti realitě zkreslený.

Druhým ukazatelem, na kterém lze zkoumat vliv SJM na nebytové prostory, je aktivita parteru neboli v tomto případě míra využití nebytových prostor v prvních nadzemních podlažích v přímém kontaktu s veřejným prostorem. Údaje o využití parteru a

konkrétních aktivitách sděluje jedna z mapových vrstev ÚAP, nicméně po konfrontaci těchto údajů s realitou na vybraném bloku bylo evidentní, že uváděná data neodpovídají zcela realitě. Z toho důvodu byl v obou oblastech, Magistrála i Vinohrady, proveden osobní terénní průzkum, během něhož byl ve všech vyznačených objektech prozkoumán stávající stav aktivity parteru. Zvlášť byly zaznamenávány následující činnosti v parteru: ubytovací služby (hotely, hostely), stravování (restaurace, kavárny, bary) a jako jedna kategorie veškeré ostatní komerční prostory (obchody, služby). Není uvažován rozdíl v kvalitě či charakteru a ochotě platit různých komerčních provozů. Rozhodujícími faktory pro označení aktivního bodu byla reálná funkčnost a činnost dané provozovny (označené prostory dlouhodobě mimo provoz nebyly započítány) a skutečnost, že daný prostor bylo možné navštívit jakožto „člověk z ulice“, čímž byly vyřazeny např. administrativní prostory bez služeb klientům a označeného vstupu. Ačkoli mají potenciální vliv na využití parteru, konstrukční rozdíly mezi jednotlivými (výška přízemí oproti veřejnému prostoru, rozdílná typologie, polosoukromé či poloveřejné předprostory domů) nebyly uvažovány na základě předpokladu, že tyto rozdíly budou v obou oblastech díky jejich dostatečné rozsáhlosti vyrovnány a bude je tak možné porovnávat. V některých objektech se nacházelo více aktivit, proto je jejich součet vyšší než celkový počet objektů s aktivním parterem. Index aktivity parteru (IAP) je poměr objektů s alespoň jednou sledovanou funkcí v přízemí vůči celkovému počtu objektů ve zkoumané oblasti.

| Oblast     | Stravování | Ubytování | Komerce | Celkem |
|------------|------------|-----------|---------|--------|
| Magistrála | 14         | 26        | 58      | 98     |
| Vinohrady  | 30         | 7         | 97      | 134    |

*Tab. 6 Počet aktivit v parteru*

| Oblast     | Počet objektů celkem | Počet objektů s aktivním parterem | IAP  |
|------------|----------------------|-----------------------------------|------|
| Magistrála | 149                  | 95                                | 0,64 |
| Vinohrady  | 155                  | 129                               | 0,83 |

*Tab. 7 Index aktivity parteru*

Index aktivity parteru v oblasti Magistrála činí 0,64 a v oblasti Vinohrady 0,83, což je rozdíl 23% v míře využití parteru. V rámci zjednodušení a konzervativního přístupu bude uvažován rozdíl 20%. Tento rozdíl mezi oblastmi je tedy nevyužitým potenciálem parteru, který je v oblasti ztracen v důsledku vedení Severojižní magistrály. V současnosti má na míru využití nepochybně pozitivní vliv také vedení tramvajové linky středem oblasti Vinohrady. Na druhou stranu má oblast Magistrála mnoho specifických „konkurenčních výhod“, které jsou nyní kvůli SJM potlačeny, anebo ještě neexistují (lze jmenovat blízkou občanskou vybavenost jako nemocnice či potenciál kvalitního prostředí se skvělou dostupností). Stejně jako u bytových prostor se zde pracuje s předpokladem, že tento rozdíl bude po transformaci dorovnán a oblast Magistrály naplní svůj potenciál využití parteru. Tramvajová trať by pak měla vliv především na způsob využití: typ a charakter aktivit v parteru. Kolem živého městského bulváru by spíše vznikaly např. luxusnější obchody značek s ambicí se vyskytovat na prestižním, dobře viditelném místě, zatímco v oblasti Vinohrady by typově zůstala současná skladba odpovídající více pěšímu pohybu po městě.

Kromě absolutního počtu budov s aktivním parterem je z průzkumu také evidentní rozdílné složení aktivit, především z hlediska ubytovacích a gastronomických služeb. V oblasti Magistrála se vyskytuje až třikrát více hotelů a hostelů, naopak v oblasti Vinohrady se nachází více než dvojnásobek restaurací a barů<sup>51</sup>. Převaha ubytování kolem SJM je způsobena zaprvé nižší cenou nemovitostí vhodnou k investici, zadruhé neznalostí prostředí ze strany hostů, zatřetí nepoměrně větší tolerancí krátkodobých uživatelů vůči negativním vlivům Magistrály oproti dlouhodobým obyvatelům a začtvrté kvalitní dopravní obslužností (autobusová doprava přímo před hotel). Vyšší míra gastronomických zařízení v oblasti Vinohrady je důsledkem celkově příjemnějšího prostředí (zeleň, klid, charakter) a dobré dostupnosti pro pěší.

Postup konkrétního vyčíslení současné ztráty/budoucího potenciálu shrnuje tabulka níže. Z předchozích operací a průzkumů je známa celková plocha parteru, průměrná prodejní cena čtverečného metru nebytového prostoru a procento nevyužívaných ploch.

---

<sup>51</sup> Přímé porovnání umožňuje prakticky totožný absolutní počet objektů v obou oblastech.



| <b>Plocha<br/>parteru<br/>[m<sup>2</sup>]</b> | <b>Poměr<br/>nevyužívaných ploch<br/>[-]</b> | <b>Nevyužívaná<br/>plocha parteru<br/>[m<sup>2</sup>]</b> | <b>Cena m<sup>2</sup><br/>nebytový prostor<br/>[Kč]</b> | <b>Celková<br/>ztráta<br/>[Kč]</b> |
|---|--|---|---|------------------------------------|
| 57 900  | 0,2  | 11 580  | 50 000  | 579 000 000                        |

*Tab. 8 Současná celková ztráta hodnoty nemovitostí v oblasti Magistrála (nebytové prostory)*

Podle tohoto výpočtu současná celková ztráta hodnoty nemovitostí v oblasti Magistrála činí 579 000 000,- Kč, tedy více než půl miliardy korun. Zjištěná částka udává celkovou prodejní cenu momentálně nevyužívaných prostorů, tedy potenciální jednorázový přínos majitelům daných nemovitostí v případě jejich prodeje. Toto číslo je ovšem potřeba interpretovat a usadit do souvislostí především s výsledky pro bytové prostory, jelikož je mezi nimi zásadní rozdíl. Oproti bytovým prostorům totiž není celková ztráta určena rozdílem v ceně (přítomnost SJM nemá vliv na cenu za metr čtverečný), ale poptávkou po využití, která v současnosti existuje jenom pro určitou část (SJM má vliv na využívání parteru na binární škále ano-ne). Jinými slovy: v případě bytových prostor jde o 100% ploch o nárůst ceny z 100% na 120%, zatímco u nebytových prostor jde o 20% ploch, u nichž se „zvýší cena“ z 0,- Kč (neexistuje poptávka po jejich využití) na 50 000,- Kč. Dané prostory samozřejmě mají svoji nenulovou hodnotu i v současnosti, ovšem také zde není započítána přidaná hodnota pro ekonomiku a prostředí, kterou by aktivita parteru přinášela a která by generovala průběžný zisk a stimulovala další rozvoj prostředí.

U obou typů prostor se jedná o velmi zjednodušený myšlenkový model, kde se se neoperuje s možností pronájmu (pouze prodeje), a k mnoha skutečnostem nebylo možné zajistit data. Přesto má tento model potenciál uchopitelně ilustrovat ekonomické ztráty způsobené nadměrnou dopravou a nevlídným prostředím. Zajímavou náhodou je fakt, že jak míra aktivity parteru, tak cena bytových prostorů, je v oblasti Magistrály o 20% nižší než v oblasti Vinohrady<sup>52</sup>.

## 6.2 Úsek B

V Úseku A se propočty zabývaly změnou kvality prostředí stávající stabilizované struktury, v transformační oblasti Úseku B půjde o principiálně odlišný přístup, který

<sup>52</sup> Této skutečnosti není přikládán jakýkoli význam, jelikož jde o nesrovnatelné parametry.

spočívá spočtení a ocenění nově vzniklých kapacit pro výstavbu<sup>53</sup>. V souvislosti s transformací SJM dochází k návrhu zahuštění a dostavby urbánní struktury. Nejedná se o konkrétní plán s přesnou definicí zastavěných objemů, ale základní vymezení uličních čar a zastavitelných území a maximální výšky zastavění, čemuž je potřeba přizpůsobit výpočet hodnoty této zástavby.

Území určená k zástavbě jsou podle své rozlohy rozdělena do dvou kategorií<sup>54</sup>. Pro pozemky o rozloze nižší než 10 000 m<sup>2</sup>, u nichž se dá předpokládat vznik jednotlivých objektů či kompaktních bloků, bude hrubá podlažní plocha (součin zastavitelné plochy a podlažnosti) v metrech čtverečných redukována koeficientem 0,6 a průměrná podlažnost nové zástavby bude plošně (a konzervativně) určena na 5 nadzemních podlaží kvůli ohledům na stávající strukturu. Plochy větší než 10 000 m<sup>2</sup> budou více redukovány koeficientem 0,5, jelikož je důvodné předpokládat, že zástavba na těchto území bude více limitována vznikem ulic, průchodů, veřejných prostranství apod., na druhou stranu u nich bude počítáno s vyšší průměrnou výškou zástavby o 6 nadzemních podlažích, protože půjde o relativně nezávislejší elementy.

Funkční mix nové zástavby bude sestávat z bydlení, administrativy a obchodních ploch. Jejich prodejní cena se v základu neliší a bude počítána shodně ve výši 100 tisíc Kč za metr čtverečný. U administrativy a prostorů pro retail může být cena nižší díky nižšímu standardu doručení než u bytových prostorů, v tomto okamžiku bude tento fakt zanedbán, stejně jako vyšší hodnota retail prostorů v atraktivních částech parteru. Všechny výše zmíněné hodnoty a jejich konzervativnost byly ověřeny v rámci externích konzultací. Nové autobusové nádraží není kvůli své funkci do součtu ploch započítáno. Mimo řešené území je započítána plocha současného autobusového nádraží za větví Negrelliho viaduktu, která se uvolnila díky jeho přesunu na Hlavní nádraží. Vznik veřejných institucí není uvažován. Zvláště je v tabulce níže vyčíslena také hodnota prostorů, jejichž zástavba by bez komplexní transformace Magistrály a jejího okolí nebyla vůbec možná (v celkovém součtu jsou samozřejmě zahrnuty). Specificky se jedná o pozemky na Těšnově (v místě

---

<sup>53</sup> Stejnou metodiku jako v Úseku A by bylo možné aplikovat na několik bloků také v Úseku B, ale v celkovém součtu a zejména v kontextu míry zásahů by šlo o minimální položku, a proto je zanedbána. A naopak, kvůli zřetelnému oddělení obou úseků a metodik je v této podkapitole zanedbána plocha zástavby předpolí Nuselského mostu v Úseku A.

<sup>54</sup> Hranicí je rozloha 10 000 m<sup>2</sup>, což zhruba odpovídá ploše většího, klasického bloku na Vinohradech.

současného vedení tramvajové trati), u křižovatky U Bulhara (dtto) a plochy současného autobusového nádraží Florenc, které bude přesunuto. Ostatní prostory určené k zástavbě by teoreticky bylo možné využít i v tento okamžik, ale vzhledem ke ztrátě pozitivních externalit z revitalizace celé oblasti by jejich výnosnost a hodnota byla nižší než je maximální potenciál.

|                                  | <b>ZP</b><br>[m <sup>2</sup> ] | <b>PP</b><br>[-] | <b>HPP</b><br>[m <sup>2</sup> ] | <b>R</b><br>[-] | <b>UP</b><br>[m <sup>2</sup> ] | <b>Cena</b><br>[Kč/ m <sup>2</sup> ] | <b>Hodnota</b><br>[Kč] |
|----------------------------------|--------------------------------|------------------|---------------------------------|-----------------|--------------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| <b>&gt; 10 000 m<sup>2</sup></b> | 49 200                         | 6                | 295 200                         | 0,5             | 147 600                        | 100 000                              | 14 760 000 000         |
| <b>&lt; 10 000 m<sup>2</sup></b> | 53 800                         | 5                | 269 000                         | 0,6             | 161 400                        | 100 000                              | 16 140 000 000         |
| <b>celkem</b>                    | <b>103 000</b>                 | <b>-</b>         | <b>564 200</b>                  | <b>-</b>        |                                | <b>100 000</b>                       | <b>30 900 000 000</b>  |
|                                  |                                |                  |                                 |                 |                                |                                      |                        |
| <b>NBT</b>                       | 24 800                         | 6                | 148 800                         | 0,5             | 74 400                         | 100 000                              | 7 400 000 000          |

NBT - nezastavitelné bez transformace

ZP - zastavitelná plocha

PP - průměrná podlažnost

HPP - hrubá podlažní plocha

R - redukce

UP - užitná plocha

*Tab. 9 Hodnota ploch pro zástavbu v Úseku B*

Celková hodnota je vyjádřena prodejní cenou objektů vybudovaných na pozemcích určených k zástavbě touto studií a činí více než 30 miliard Kč. I přes spíše pesimistický přístup z hlediska kapacit tento schematický výpočet potvrzuje více či méně zřejmou skutečnost, že se jedná o velmi cenné území s vysokým potenciálem. Plochy, jejichž zástavba je umožněna pouze při případné transformaci včetně přesunu autobusového nádraží, pak mají hodnotu přes 7 miliard. Při zodpovědném přístupu a plánování ze strany vedení města je tedy možné, aby i při stavebně a finančně náročnějších operacích byla přinejmenším výrazná část investic přirozeně pokryta z těchto výnosů<sup>55</sup>. Kvalitní transformace celého území s sebou nese dlouhodobé benefity, potenciál je mnohem vyšší a rozmanitější než prostá prodejní cena a tato tabulka nemá ani ambici, ani možnost jej v plné šíři zachytit.

<sup>55</sup> Pro srovnání: cena vybudování tunelů SJM v dlouhé variantě od Nuselského mostu k Čelakovského sadům tedy nepoměrně náročnější stavby, byla odhadována na 12 miliard Kč.

## 7 Hodnocení dopadů

Transformace Severojižní magistrály není a nemá být čistě dopravním problémem, ale vzhledem k tomu, že omezení IAD na Magistrále je citlivé téma pro veřejnost i politickou reprezentaci, bude dopravním dopadům transformace věnována samostatná podkapitola. Dále budou v této kapitole řešeny dopady ekonomické a urbanistické, bude nastíněn vývoj dlouhodobých trendů a proběhne diskuze použitých metodik a postupů.

### 7.1 Dopravní dopady

Nejvýraznějším dopravním zásahem je průběžné zúžení SJM na dva průjezdné pruhy. Dopravně-inženýrská analýza TSK-ÚDI [13] propočítala dopad tohoto zásahu v kontextu pražské dopravní sítě a došla k závěru, že by výrazně odlehčil dopravní intenzitě na SJM na akceptovatelných cca 50 000 vozidel za den, což je stále jedna z nejvyšších intenzit mimo nadřazenou síť<sup>56</sup>. Hlavní dopad tohoto opatření se projeví ve zvýšené dopravní intenzitě na Městském okruhu, ale také by příliš zatížil širší komunikační síť v okolí SJM, což není žádoucí. V následujícím odstavci je řešeno, jak tomuto negativnímu efektu lze zabránit.

Zmíněná studie spočetla, že by v cílové oblasti<sup>57</sup> mělo dojít k redukci zdrojů a cílů o 30%. V současnosti činí podíl tranzitní dopravy (bez cíle i bez počátku v kritickém území) na Magistrále 13% a lze u něj předpokládat přirozený přesun mimo kritické území při výrazném omezení, respektive nabídce efektivnější trasy. Dalším aspektem je, že ačkoli studie byla provedena v roce 2010, v modelu návrhového stavu již započítala efekt zprovoznění severozápadní části Městského okruhu (Tunel Blanka). Předpoklady byly nicméně pesimističtější než skutečnost, takže po Magistrále jezdí méně aut a po Městském okruhu naopak více, než bylo očekáváno<sup>58</sup>, což pozitivně ovlivní míru nutné redukce zdrojů a cílů. Možnými nástroji, jak jí docílit, jsou pozitivní (zefektivnění hromadné

---

<sup>56</sup> Např. ulice Evropská, která má podobné parametry jako SJM po transformaci, je zatížena přes 40 000 v/d.

<sup>57</sup> Pražská památková rezervace rozšířená o části Karlína, Žižkova a Vinohrad přiléhající k SJM

<sup>58</sup> Srovnání reálného stavu intenzity dopravy (vozidla/den) z Ročenky dopravy 2017 s modelovanou situací:

|                                  |                     |                  |
|----------------------------------|---------------------|------------------|
| Městský okruh (oblast Stromovka) | předpoklad - 84 000 | realita - 80 700 |
| Magistrála (Hlavní nádraží)      | předpoklad - 90 000 | realita - 79 900 |

dopravy, pěších propojení a alternativních způsobů dopravy<sup>59</sup>) i negativní (omezení parkování či zavedení mýtného). Pro celý proces je nicméně důležitá pozvolnost a etapizace. Paradoxně pozitivní efekt by na zavedení omezení měla fáze odstranění estakády a výstavby nové komunikace s přemostěním nádraží. Během realizace, která by netrvala méně než jednotky let, by byla průjezdnost SJM natolik omezena, že by pravděpodobně vymístila z této trasy veškerou tranzitní dopravu a výrazně by omezila i zbylou. Došlo by ke změně zažitých vzorců cestování a po zprovoznění transformované SJM by byl tlak uživatelů mnohem menší, než pokud by ke změně došlo hypoteticky ze dne na den. Další výhodou je, že by šlo o plánovanou situaci, na níž je možno se připravit: vzhledem k životnosti SJM není nereálné, že kompletní zneprůjezdnění Magistrály bude nutné řešit opravdu ze dne na den. Každopádně je možné učinit taková opatření a naplánovat celý proces tak, aby přesun dopravy při omezení SJM na profil 2+2 nezamořil auty místo Magistrály celé širší centrum Prahy. Z hlediska průjezdnosti je důležité vnímat situaci v kontextu a porovnání s nulovou variantou, tedy současným stavem. Magistrála je jednou z komunikací, které jsou v Praze vůbec nejvíce zatížené kolonami, a její průjezd je zvláště ve špičce opakem rychlostního charakteru této komunikace. Argumenty odmítající jakoukoli úpravu s obavou o průjezdnost nejsou zcela relevantní: průjezdnost je katastrofální už nyní. Snížení rychlosti a vznik nových přechodů či křižovatek pak samozřejmě nemají sloužit ke zrychlení IAD, nicméně by měly prospět plynulosti provozu. Průjezd tedy bude stále pomalý, ale plynulejší, a především se bude odehrávat v kvalitním městském prostředí, což je oproti stávajícímu stavu nepochybně pozitivní alternativa.

Konkrétní parametry návrhu transformace jsou následující: byly zrušeny 4 tunelové podchody pro pěší. Vzniklo 14 nových příčných přechodů pro pěší přes Magistrálu v místech, kde předtím nebylo možné přejít v úrovni terénu. Byla zrušena 4 mimoúrovňová křížení komunikací. Stejně tak byly zrušeny 2 mimoúrovňová křížení tramvajové tratě s Magistrálou. Bylo navrženo 9 nových křižovatek se světelnou signalizací. Vzniklo přes 6 km nových cyklotras a bezmála 2 km nových tramvajových tratí včetně 3 nových, zásadních propojení stávajících tras. V celé oblasti dojde k maximálnímu návratu dopravy na úroveň terénu a dopravní prostor bude rovinněji rozdělen mezi různé typy dopravy namísto dominance IAD. Výsledným dopadem by tak byl zvýšený podíl využívání veřejné, pěší a cyklistické dopravy v řešeném území.

---

<sup>59</sup> Vše vyjmenované je v návrhu obsaženo.

## 7.2 Ekonomické dopady a potenciál

V oblasti blokové zástavby Vinohrad (Úsek A) byl řešen vliv transformace Severojižní magistrály na hodnotu a míru využití současných kapacit ve stávající zástavbě. Ohledně bytových prostorů bylo zjištěno, že přítomnost Magistrály snižuje průměrnou kupní cenu za metr čtverečný o 20% a že celková ztráta hodnoty nemovitostí v celé zkoumané oblasti pod vlivem SJM činí více než 3,5 miliardy Kč. Co se týče nebytových prostorů v přízemním podlaží, vedení SJM má negativní vliv především jejich míru využití a konkrétně ji snižuje o více než 20%. Tento potenciál aktivity parteru vyjádřený v celkové prodejní ceně nyní nevyužívaných ploch přesahuje 0,5 miliardy Kč. Také byl vysledován vliv na skladbu konkrétních funkcí: v oblasti ovlivněné Magistrálou se nachází výrazně více ubytovacích a naopak méně stravovacích zařízení. Ekonomický dopad transformace SJM v Úseku A by vedl k narovnání tohoto lokálního výkyvu způsobeného intenzitou dopravy a souvisejících faktorů. V oblasti mezi Národním muzeem a Hlávkovým mostem (Úsek B) byl spočtena celková hodnota navržené zástavby, která vyjádřená prodejní cenou činí více než 30 miliard Kč. Z toho hodnota zástavby, která je umožněna pouze díky tomuto konkrétnímu návrhu transformace, přesahuje 7 miliard Kč. Existuje zde tedy potenciál vyrovnat náklady na realizaci transformace výnosy z těchto pozemků.

Bez ohledu na tato konkrétní zjištění, polyfunkční město s adekvátní hustotou obyvatel má obecně dlouhodobě pozitivní dopad na ekonomiku [5]. Zástavba vnitřních rezerv namísto extenzivní zástavby za hranicemi města a princip města krátkých vzdáleností podporuje dlouhodobou (ekonomickou) udržitelnost<sup>60</sup>. Mezi nejvýznamnější nevyčíslené dopady zasahující širší okolí patří také zvýšení investic, ekonomické aktivity a koncentrace pohybu osob díky celkové synergii vzrůstu počtu obyvatel širšího centra, zvýšené prostupnosti a dostupnosti území, změně charakteru a režimu páteřní komunikace, rozšíření a propojení sítě MHD a také vzniku významného dopravního uzlu. S tím souvisí také lokalizace nových firem, vznik pracovních příležitostí, intenzita vazeb a zlepšení demografické situace. Co se týče reakce cen nemovitostí v širším okolí, pravděpodobně by se transformace projevila růstem cen díky zvýšené atraktivitě a kvalitě prostředí, jeho obyvatelnosti, rozvoji občanské vybavenosti, služeb, dopravní dostupnosti apod. Na druhou stranu by od určitého podílu bydlení v rámci nové zástavby mohlo dojít k částečné

---

<sup>60</sup> Město krátkých vzdáleností podporuje fyzický pohyb obyvatel, čímž stát v důsledku ušetří na zdravotnictví.

saturaci vysoké poptávky a tím zchlazení trhu - záleželo by tedy na konkrétní situaci, ale zcela jistě by došlo k posílení gentrifikačních tendencí.

Kromě zmíněných konkrétních čísel a dopadů má transformace největší potenciál zvýšit konkurenceschopnost a adaptabilitu Prahy jako inovativní, progresivní metropole založené na znalostní ekonomice, která je atraktivní pro lidský kapitál. Kvalitní prostředí a podmínky přitahuje kvalitní společnosti i jednotlivce. V lokálním měřítku: nová městská třída je spádovou oblastí s dopravním uzlem ve svém těžišti a skvělou dostupností MHD a rekreační plochy, čímž získává potenciál odlehčit přetíženému historickému centru, na nějž se vhodně napojuje ve více bodech, a navázat na sebe část lokálních obyvatel i turistů, jak z komerčního, tak z kulturního hlediska.

### **7.3 Urbanistické dopady a potenciál**

Transformací Severojižní magistrály a jejího okolí dochází k zásadní změně paradigmatu pražského centra. Prostor, který v různých formách po staletí působil v rámci městské struktury jako bariéra, se stává naopak integrujícím prvkem, živým bulvárem, který dokáže semknout pražské čtvrti do blízkého partnerství a zacelit jednu z nejstarších spár v rámci novodobé Prahy, aniž by popíral její historickou stopu a případný genius loci.

Změna charakteru dopravní komunikace na městskou třídu rehabilituje mnohá propojení, navrácí rekreační kvality navazujícím parkovým plochám, jasně vymezuje strukturu veřejných prostranství, které se na ni jakožto na významnou městskou osu přirozeně vážou, a zároveň vytváří potenciál pro další rozvoj. Revitalizace prostředí spojená s transformací tak, jak ji definuje tato práce, snižuje rizika budoucího vývoje a odhaluje potenciál mnoha ploch v návaznosti na Magistrálu, které se do této doby stěží daly považovat za stavební pozemky. Tímto krokem vzniká pro Prahu unikátní příležitost proměnit své vnitřní periferie v srdci města na klíčová místa rozvoje, která jí přinesou kromě prosperity také možnost srovnat krok s dobou a stát se skutečnou metropolí západního stříhu, která bude kvalitou života konkurenceschopná v evropském měřítku.

V pražském měřítku, které je pro obyvatele Prahy zásadní, může tato transformace významně změnit způsob pohybu rámci širšího centra a především jeho obyvatelnost.



Nově definované profily ulic, jasně vymezená staronová veřejná prostranství, prodloužení a provázání linek MHD, vznik dopravního uzlu veřejné dopravy, redukce vyloučených či nebezpečných lokalit, zpřístupnění do této doby pouze dopravních oblastí a vznik celých nových lokalit dává svým způsobem šanci restartovat centrum Prahy. Velmi významný je také potenciál kontinuální severo-jihní osy míjející významné historické budovy, obchody i rozmanité městské charaktery od výhledů na Nuselské údolí po kontakt s řekou na Štvanici. Procházka či projížďka po Magistrále by se tak mohla stát otázkou záměrné volby, nikoli nevyhnutelnosti.

## **7.4 Relevantnost výsledků a užitých metod**

Co se týče konkrétních peněžních hodnot spočtených a uváděných v této práci, je především potřeba poznamenat, že je nelze vnímat jako přesná čísla. Jedná se o zjednodušené, schematizované výpočtové modely, které pracují s hrubými plochami, zjednodušujícími předpoklady, průměrnými cenami a odborným odhadem určenými koeficienty, indexy či podlažnostmi<sup>61</sup>. V rámci nové zástavby je zřejmé, že se jedná o hrubý odhad kapacit a ideovou studii, v rámci stávajících objektů pak mnoho potřebných informací či dat není vůbec možné zjistit, přinejmenším v rozsahu této práce<sup>62</sup>. Toto vše se navíc odehrává v naprosto specifickém prostředí realitního trhu, na němž neexistují dva totožné statky. Kladné i záporné výkyvy může korigovat dostatečná rozloha zkoumaných oblastí a zprůměrování získaných hodnot. V rámci uchopitelnosti celého multidisciplinárního tématu dochází také k odhlédnutí od mnoha faktorů, např. konkrétního vlastnictví nemovitostí, výskytu občanské vybavenosti, legislativních limitů, potenciálu exkluzivní lokality a mnoha dalších. Protože se jedná o práci zkoumající především potenciál, nejsou řešeny ani náklady.

Výpovědní hodnota celkových cen či ztrát proto spočívá zejména v určení základního měřítka a řádu, v němž se sledované jevy pohybují, a ve vzájemném vztahu těchto jevů. Je tedy relevantní konstatovat, že např. hodnota nové zástavby vnitřních periferií se bude pohybovat v desítkách miliard korun. Relevantní je také tvrzení, že

---

<sup>61</sup> Zmíněné faktory jsou podrobně popsány, zdůvodněny a interpretovány v příslušné kapitole Ekonomické propočty.

<sup>62</sup> Např. dlouhodobě neužívané bytové prostory, využití nebytových prostorů pro „neveřejné“ funkce atd.

negativní vliv SJM (jakožto nejvýraznějšího rozdílu mezi zkoumanými oblastmi) snižuje hodnotu bytových prostor a míru využití nebytových prostor v parteru. Empirickou zkušenost potvrdila konkrétní data a terénní výzkum, podle nichž se tento rozdíl průměrně a shodně pohybuje kolem hodnoty 20%.

## **7.5 Prognóza dlouhodobých trendů**

Podle nejpravděpodobnějšího scénáře demografického vývoje vzroste v roce 2030 počet obyvatel Prahy oproti dnešku o 90 000, což je 7% současné populace. Pokud by nastal a trval ekonomický boom, bude tento přírůstek ještě vyšší (až 160 000 obyvatel). I v případě ekonomické krize by ovšem počet obyvatel Prahy neklesal, pouze stagnoval. Vzhledem k migrační atraktivitě Prahy (vnitrostátní i zahraniční) a nižší porodnosti jsou tyto přírůstky obyvatel závislé právě především na migraci, která kauzálně koreluje s ekonomickým růstem. Aby hlavní město saturovalo poptávku po bydlení, podle údajů z roku 2016 by bylo potřeba ročně postavit nejméně 5500 bytů, zatímco v současnosti se staví 4300 bytů ročně (údaje pochází z roku 2016) - tato nerovnováha se projevuje strmým růstem cen bytů v posledních letech. Počet automobilů k roku 2030 vzroste o 100 000 a potřeba kancelářských ploch o enormních 80%. Jak bytů, tak administrativních ploch je tedy v Praze nedostatek a poptávka po nich bude s nejvyšší pravděpodobností dále stoupat. Zároveň výstavba těchto kapacit (proběhne-li) a administrativa sama o sobě budou dále stimulovat ekonomický růst. Z hlediska ekonomiky má Praha v rámci České republiky naprosto výsadní postavení a vzhledem k prognózám o něj nepříjde: úroveň platů, nezaměstnanosti, produktivity práce i HDP na obyvatele se nacházejí vysoko nad celorepublikovým průměrem. Pokud ale rozvoj ekonomiky a potenciálu Prahy nezačne být dostatečně podporován rozvojem města samotného (zejména z hlediska bydlení, dopravy, služeb a vzdělání), může Praha promarnit velikou příležitost a začít stagnovat. [15] Tato případná stagnace by na ekonomiku řešeného území neměla vzhledem k jeho vynikající poloze zásadní vliv, ale naopak by se řešené území transformované Magistrály mohlo stát pozitivním impulsem v (nejen stavebním) rozvoji Prahy.

## 8 Závěr

Severojižní magistrála jakožto celoměstsky významná komunikace protíná jádro Prahy a leží na významném rozhraní v poloze bývalého hradebního opevnění ze 14. století. Řešené liniové území se v současnosti nachází ve dvou zcela odlišných kontextech: v mřížce vinohradských bloků, kde byla paměť místa prakticky vymazána, a v chaotické koláži vnitřních periferií a zbytkových, rozvojových i stabilizovaných ploch od Národního muzea až k řece Vltavě. Oběma těmito úsekům nicméně v současnosti zcela dominuje automobilová doprava, která degraduje okolí této komunikace bez ohledu na jeho funkci či typ. Nevhodný rychlostní charakter a enormní intenzita provozu činí z Magistrály zásadní bariéru v městské struktuře.

Návrh transformace z urbanistického hlediska městotvorně doplňuje stávající strukturu, rehabilituje veřejná prostranství, obnovuje prostupnost a propojení městské struktury, potvrzuje či vytváří identitu jednotlivých míst, respektuje trvale udržitelné principy a zvyšuje obyvatelnost území. Z hlediska dopravního řešení dochází k redukci na dva průběžné jízdní pruhy v obou směrech, omezení rychlosti, rozšíření ploch pro pěší a eliminaci maxima možných mimoúrovňových křížení. Je rozšířena síť tramvajových tratí a navržen přesun autobusového nádraží, čímž se uvolňují cenné pozemky a zároveň vzniká v prostoru Hlavního nádraží dopravní uzel kombinující vlaky, autobusy, tramvaje a metro. Především ale v místě stávající estakády dochází k návratu přirozeného charakteru a vztahu k městu odstraněním této konstrukce a usazením komunikace na úroveň terénu v původní stopě. Z Magistrály se tak stává velkorysá městská třída či bulvár se stromořadími, přechody pro chodce, standardními křižovatkami, cyklotrasami a návaznostmi na veřejná prostranství a parter domů. Samotnému návrhu transformace předcházelo studium historie území, analýzy současného stavu i nerealizovaných urbanistických koncepcí a rešerše. Díky postupnému pochopení území a jeho potenciálu byl přehodnocen původní předpoklad těleso estakády zachovat ve prospěch dlouhodobě udržitelnějšího řešení s vyšší mírou adaptability na budoucí vývoj.

Jedním ze závěrů této práce je pak potvrzení předpokladu, že Severojižní magistrála má prokazatelně negativní vliv na cenu stávajících nemovitostí a míru jejich využití, který by byl odstraněn humanizací SJM. Hodnota nově navržené zástavby na nevyužitých

pozemcích či rozvojových plochách se pohybuje v řádu desítek miliard, přičemž hodnotu zástavby, která je umožněna pouze díky tomuto konkrétnímu návrhu transformace, lze vyjádřit nejméně v jednotkách miliard. Existuje tedy odůvodněný potenciál pokrytí nákladů na realizaci transformace. Humanizace Magistrály vytvoří mnohem příhodnější podmínky pro novou zástavbu a zvýší potenciál pro rozvoj v rámci okolních vnitřních periferií. Vzájemná synergie obou akcí pomůže jak charakteru města, tak ekonomické rentabilitě projektu.

Pražská ekonomika se dlouhodobě rozvíjí i navzdory tomu, že město je pasivním hráčem na vlastním hřišti a jeho rozvoj přinejlepším stagnuje. V průběhu práce tak byl postupně odhalován fakt, že kvalitní prostor, ekonomický výnos, zlepšení dopravní situace či jiné přínosy - to vše jsou jen jednotlivé části tvořící skutečný potenciál projektu transformace: tím je aktivní, komplexní a koncepční přístup a vize města k vlastnímu dlouhodobému rozvoji.

Závěrem budiž řečeno, že se jedná o velmi rozsáhlé a náročné téma zdaleka přesahující rozsah diplomní práce. Každá z kapitol tohoto projektu by mohla být tématem samostatné diplomní či dizertační práce, a proto nebylo jednoduché najít odpovídající redukci a odstup. Ambicí této práce je pak potvrzení a argumentační podložení konceptu humanizace a přispění k akceptování eliminace estakády jako relevantní a reálné varianty.

## 9 Seznam použité literatury a informačních zdrojů

### Knihy

- [1] GEHL, J. *Města pro lidi*. 1. vydání Brno: Partnerství, o.p.s., 2012. 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.
- [2] HRŮZA, J. *Svět měst*. 1. vydání Praha: Nakladatelství Academia, 2014. 712 s. ISBN 978-80-200-1808-3
- [3] HRŮZA, J. *Urbanismus světových velkoměst I. díl Praha*. 1. vydání Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. 191 s. ISBN 80-01-02764-3
- [4] HUBIČKOVÁ, Š. *Nuselský most: historie, stavba, architektura*. 1. vydání Praha: Informační centrum ČKAIT, 2014. 112 s. ISBN 978-80-87438-51-0
- [5] HUDEČEK, T., M. DLOUHÝ, P. HNILIČKA, L. LEŇO CUTÁKOVÁ, M. LEŇO. *Hustota a ekonomika měst*. 1. vydání Praha: ČVUT – Masarykův ústav vyšších studií, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy a Pavel Hnilička Architekti, s.r.o., 2018. 135 s. ISBN 978-80-87931-75-2.
- [6] MELKOVÁ, P. et al. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. 1. vydání Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2014. 290 s. ISBN 978-80-87931-09-7.
- [7] MELKOVÁ, P. et al. *Strategie rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy / návrh*. 1. vydání Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2014. 290 s. ISBN 978-80-87931-12-7.

### Časopisy

- [8] CCEA [Centrum pro středoevropskou architekturu]. *Téma pražská magistrála*. *Architekt*. 2011, č. 5-6, s. 95-121. ISSA 0862-7010.

### Vědecko-kvalifikační práce

- [9] BRŮHOVÁ, K. *Praha nepostavená: Nerealizovaný urbanismus v Praze a téma vltavských břehů v kontextu přerodu města v moderní metropoli*. Praha, 2014. Disertační práce. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav teorie a dějin architektury.

### Odborné studie

- [10] Atelier FNA, Pragoprojekt a.s. *Zklidnění Severojižní magistrály v prostoru u Národního Muzea*. Ředitelství silnic a dálnic v ČR, 2008.
- [11] Gehl, IPR Praha. *MAGISTRÁLA. Spojující městská třída*. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2017.
- [12] SATRA, spol. s.r.o. *Koncepce zklidnění Severojižní magistrály*. Útvar rozvoje hlavního města Prahy, 2012.
- [13] URM, TSK-UDI. *HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY. Úvodní studie - pracovní výstupy k projednání*. Útvar rozvoje hlavního města Prahy, 2010.

### Elektronické dokumenty

- [14] ADVISER-EURO. *Metodika hodnocení ekonomického a rozvojového potenciálu území*. [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2009. Dostupné z: [https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/Metodika-hodnoceni-ekonomickeho-a-rozvojoveho-potencialu\\_final.pdf](https://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/Metodika-hodnoceni-ekonomickeho-a-rozvojoveho-potencialu_final.pdf)

- [15] MAKOVSKÝ, L. et al. *Ekonomická udržitelnost města: analýza ekonomických dopadu Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016, úvodní studie*. [online]. IPR – Sekce strategií a politik, ©2012-16. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/ekonomickaanaliza>
- [16] Metro Praha. *Výsledky přepravního průzkumu metra z listopadu 2015*. [online]. Metro Praha, ©2017. Dostupné z: <http://metropraha.eu/vysledky-prepravniho-pruzkumu-metra-z-listopadu-2015/>
- [17] TSK hl. m. Prahy, a.s. *Ročenka dopravy Praha 2017*. [online]. TSK hl. m. Prahy, a.s., ©2018. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2017-cz.pdf>

#### **Webové stránky**

- [18] Aktuálně.cz. *Nová data o ovzduší: Legerova je nejšpinavější v zemi*. [online]. ©2010. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/nova-data-o-ovzdusi-legerova-je-nejspinavejsi-v-zemi>
- [19] Auto\*Mat, z.s. *Magistrála*. [online]. Dostupné z: <https://www.auto-mat.cz/co-delame/kauzy/magistrala/>
- [20] CCEA, Nadační fond Magistrála. *MAGISTRÁLA = NOVÁ PRAŽSKÁ TŘÍDA*. [online]. ©2013-18. Dostupné z: <http://www.magistrala.eu>
- [21] Echo24.cz. *Pražské magistrále končí životnost. Kolaps je jen otázka času, varuje architekt*. [online]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/Snfa2/prazske-magistrale-konci-zivotnost-kolaps-je-jen-otazka-casu-varuje-architekt>
- [22] Enviwiki. *Metoda hedonické ceny*. [online]. ©2016. Dostupné z: [https://www.enviwiki.cz/wiki/metoda\\_hedonicke\\_ceny](https://www.enviwiki.cz/wiki/metoda_hedonicke_ceny)
- [23] IPR Praha. *Geoportal Praha. Geografická data Prahy na jednom místě*. [online]. Dostupné z: <http://www.geoportalpraha.cz>
- [24] IPR Praha. *MAGISTRÁLA. Proměna Magistrály schválena. Začne se parky a přechody*. [online]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/magistrala>
- [25] IPR Praha. *Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2016*. [online]. ©2015. Dostupné z: <http://uap.iprpraha.cz/>
- [26] IPR Praha. *Veřejnost může komentovat plán na obnovení tramvaje na Václavské náměstí*. [online]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/clanek/1799/verejnost-muze-komentovat-plan-na-obnoveni-tramvaje-na-vaclavskeho-namesti>
- [27] Lidovky.cz. *Nejvíce prachu v zemi? Legerova v Praze*. [online]. ©2008. Dostupné z: <https://www.lidovky.cz/domov/nejvice-prachu-v-zemi-legerova-ulice-v-praze>
- [28] OctopusPro s.r.o. *Cenová mapa bytů, domů a pozemků v celé ČR*. [online]. ©2016. Dostupné z: <https://www.cenovamapa.cz/>

## 10 Seznam příloh

### Obrázky

- Obr. 1 *Vymezení Severojižní magistrály v rámci hranic hl. m. Prahy.*  
Zdroj: Archiv autora.
- Obr. 2 *Vymezení řešeného území a jeho subúseků v rámci trasy SJM.*  
Zdroj: Archiv autora.  
Zdroj mapového podkladu: *Geoportal Praha* [online]. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, ©2018. Dostupné z: <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online>
- Obr. 3 *Praha na pravém břehu Vltavy v druhé pol. 14. st. a druhé pol. 18. st.*  
Zdroj ilustrací: HRŮŽA, J. *Urbanismus světových velkoměst I. díl Praha*. 1. vydání Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. 191 s. ISBN 80-01-02764-3  
Grafická úprava: autor
- Obr. 4 *Praha v roce 1884 (odstraňování hradeb) a 1938 (stabilizované území)*  
Zdroj historických map: *Dvě Prahy* [online]. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, ©2018. Dostupné z: <http://www.dveprahy.cz/>
- Obr. 5 *Vývoj dopravních koncepcí hl. m. Prahy (1964, 1974, 1999, 2009)*  
Zdroj: URM, TSK-UDI. *HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY. Úvodní studie - pracovní výstupy k projednání. Útvar rozvoje hlavního města Prahy*, 2010.
- Obr. 6 *Ortofotomapa z roku 1953 bez SJM a současná situace z roku 2017*  
Zdroj ortofotomap: *Dvě Prahy* [online]. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, ©2018. Dostupné z: <http://www.dveprahy.cz/>
- Obr. 7 *Stavba SJM v okolí Florence a Těšnova v druhé polovině sedmdesátých let.*  
Zdroj fotografie: CCEA, Nadační fond Magistrála. *Historie - MAGISTRÁLA = NOVÁ PRAŽSKÁ TRÍDA*. [online]. ©2013-18. Dostupné z: <http://www.magistrala.eu/historie>
- Obr. 8 *Schéma stabilizovaných území a území s transformačním potenciálem.*  
Zdroj: Archiv autora.
- Obr. 9 *TSK-ÚDI - Intenzity automobilové dopravy v Praze*  
Zdroj obrázku: TSK hl. m. Prahy, a.s. *Ročenka dopravy Praha 2017*. [online]. TSK hl. m. Prahy, a.s., ©2018. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2017-cz.pdf>
- Obr. 10 *Zklidnění SJM v prostoru Národního muzea, Pragoprojekt, FNA, 2008*  
Zdroj: Atelier FNA, Pragoprojekt a.s. *Zklidnění Severojižní magistrály v prostoru u Národního Muzea*. Ředitelství silnic a dálnic v ČR, 2008.
- Obr. 11 *Humanizace SJM v oblasti Vinohrady, TSK-ÚDI*  
Zdroj: URM, TSK-UDI. *HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY. Úvodní studie - pracovní výstupy k projednání. Útvar rozvoje hlavního města Prahy*, 2010.
- Obr. 12 *Humanizace SJM v oblasti Národního muzea, TSK-ÚDI*  
Zdroj: URM, TSK-UDI. *HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY. Úvodní studie - pracovní výstupy k projednání. Útvar rozvoje hlavního města Prahy*, 2010.
- Obr. 13 *Návrh zklidnění SJM v úseku Hlavní nádraží - Hlávkův most, SATRA, VHE*  
Zdroj: SATRA, spol. s r.o. *Koncepce zklidnění Severojižní magistrály. Útvar rozvoje hlavního města Prahy*, 2012.

- Obr. 14 *Magistrála - spojující městská třída, Gehl, IPR*  
Zdroj: Gehl, IPR Praha. *MAGISTRÁLA. Spojující městská třída*. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2017.
- Obr. 15 *Perspektivní zákres návrhu viaduktu přes Masarykovo nádraží*  
Zdroj: SATRA, spol. s.r.o. *Koncepce zklidnění Severojižní magistrály*. Útvar rozvoje hlavního města Prahy, 2012.
- Obr. 16 *Varianty tramvajových tratí Vinohradská - Hlavní nádraží*  
Zdroj: IPR Praha. *Veřejnost může komentovat plán na obnovení tramvaje na Václavské náměstí*. [online]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/clanek/1799/verejnost-muze-komentovat-plan-na-obnoveni-tramvaje-na-vaclavskeho-namesti>
- Obr. 17 *Schwarzplan - původní stav a návrh*  
Zdroj: Archiv autora.
- Obr. 18 *Vymezení zkoumaných oblastí*  
Zdroj: Archiv autora.  
Zdroj datového podkladu: *Geoportal Praha* [online]. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, ©2018. Dostupné z: <http://www.geoportalpraha.cz/cs/opendata>

## Tabulky

- Tab. 1 Silné stránky a slabé stránky SJM
- Tab. 2 Příležitosti a hrozby SJM
- Tab. 3 Kupní ceny bytových prostor  
Zdroj dat: OctopusPro s.r.o. *Cenová mapa bytů, domů a pozemků v celé ČR*. [online]. Dostupné z: <https://www.cenovamapa.cz/> (zpoplatněná služba)
- Tab. 4 Současná celková ztráta hodnoty nemovitostí v oblasti Magistrála (bytové prostory)  
Výpočet: autor
- Tab. 5 Kupní ceny nebytových prostor  
Zdroj dat: OctopusPro s.r.o. *Cenová mapa bytů, domů a pozemků v celé ČR*. [online]. Dostupné z: <https://www.cenovamapa.cz/> (zpoplatněná služba)
- Tab. 6 Počet aktivit v parteru  
Zdroj: terénní průzkum autora
- Tab. 7 Index aktivity parteru  
Výpočet: autor
- Tab. 8 Současná celková ztráta hodnoty nemovitostí v oblasti Magistrála (nebytové prostory)  
Výpočet: autor
- Tab. 9 Hodnota ploch pro zástavbu v Úseku B  
Výpočet: autor

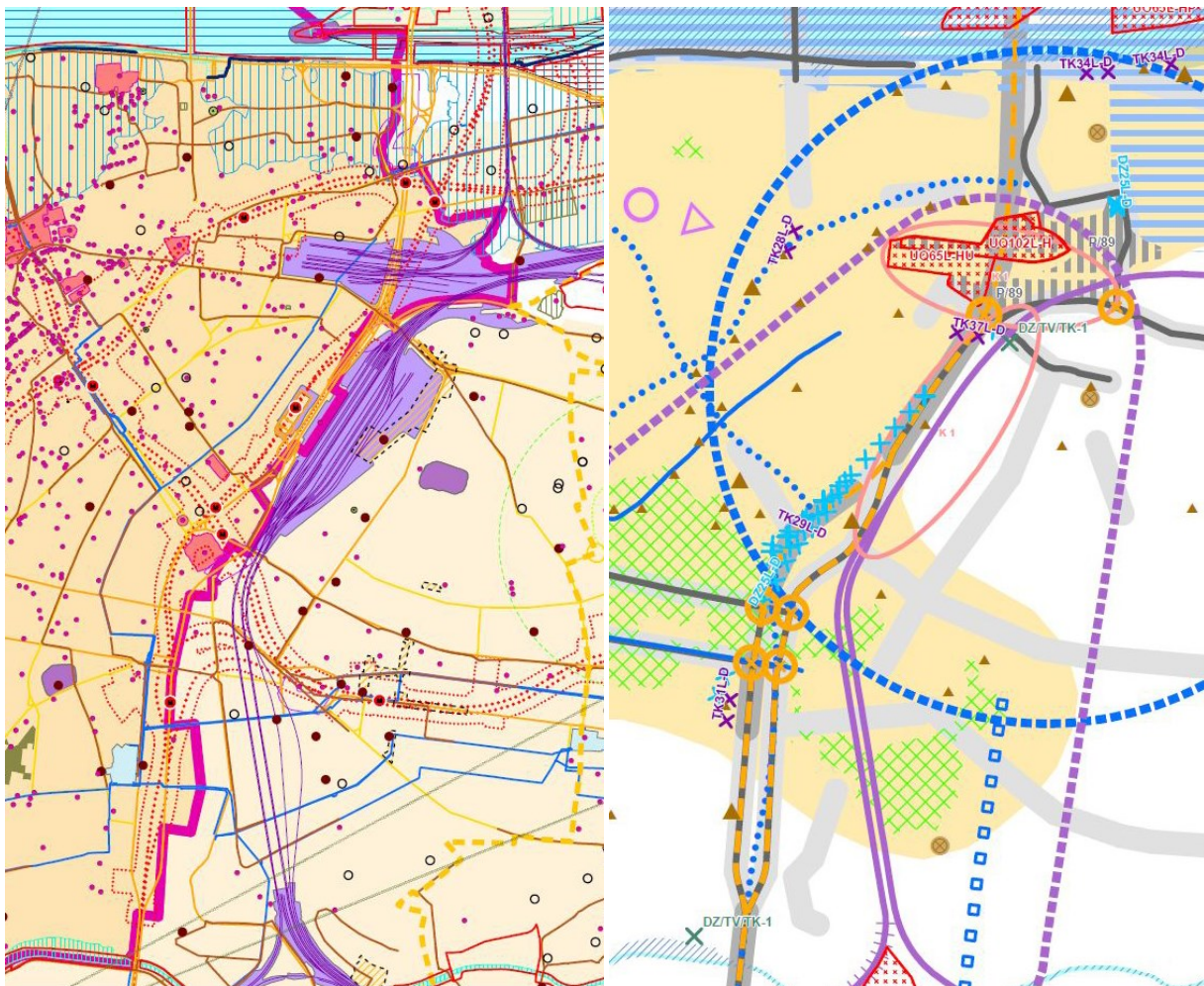


## **Přílohy**

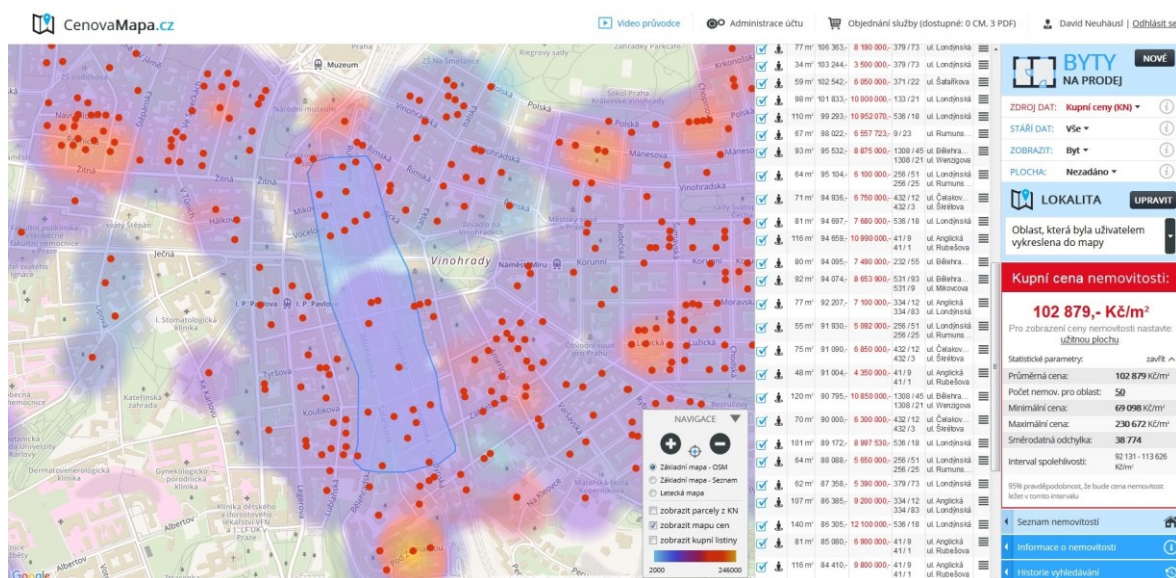
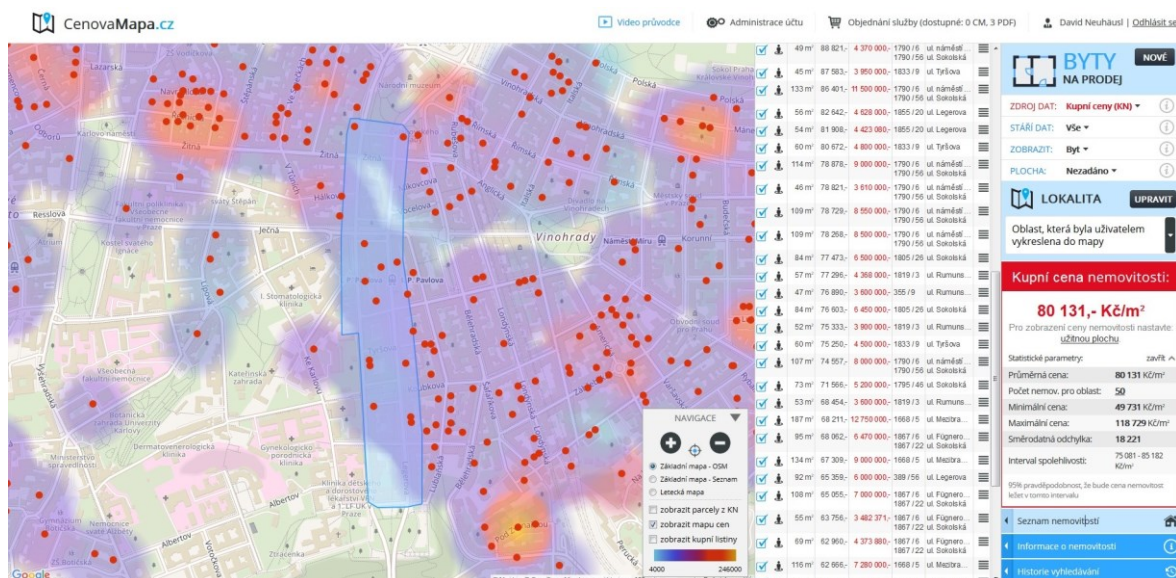
- Příloha 1 Výřez a srovnání výkresů ÚAP Limity území a Problémy území  
Zdroj obrázků: IPR Praha. Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2016. [online]. ©2015. Dostupné z: <http://uap.iprpaha.cz/>
- Příloha 2 Snímky obrazovky z aplikace cenovamapa.cz (kupní ceny bytů pro oblast Magistrála a oblast Vinohrady)  
Zdroj obrázku: OctopusPro s.r.o. *Cenová mapa bytů, domů a pozemků v celé ČR*. [online]. ©2016. Dostupné z: <https://www.cenovamapa.cz/>

## 11 Seznam výkresové části

| Číslo výkresu | Název výkresu                        | Měřítko  |
|---------------|--------------------------------------|----------|
| 001           | Širší vztahy                         | 1:40 000 |
| 002           | Situace – řešené území               | 1:15 000 |
| 003           | Ortofotomapa řešeného území          | 1:15 000 |
| 004           | Územní plán – řešené území           | 1:15 000 |
| 005           | Metropolitní plán – řešené území     | 1:15 000 |
| 006           | Problémový výkres                    | 1:7 500  |
| 007           | Koordinační situace – stávající stav | 1:2 500  |
| 008           | Řez A-A' – stávající stav            | 1:500    |
| 009           | Řez B-B' – stávající stav            | 1:500    |
| 010           | Řez C-C' – stávající stav            | 1:500    |
| 011           | Řez D-D' – stávající stav            | 1:500    |
| 012           | Koordinační situace – návrh          | 1:2 500  |
| 013           | Řez A-A' – návrh                     | 1:500    |
| 014           | Řez B-B' – návrh                     | 1:500    |
| 015           | Řez C-C' – návrh                     | 1:500    |
| 016           | Řez D-D' – návrh                     | 1:500    |
| 017           | Vizualizace území – návrh            | -        |



*Príloha 1 - Výřez a srovnání výkresů ÚAP Limity území a Problémy území*



*Příloha 2 - Snímek obrazovky z aplikace cenovamapa.cz  
(kupní ceny bytů pro oblast Magistrála a oblast Vinohrady)*